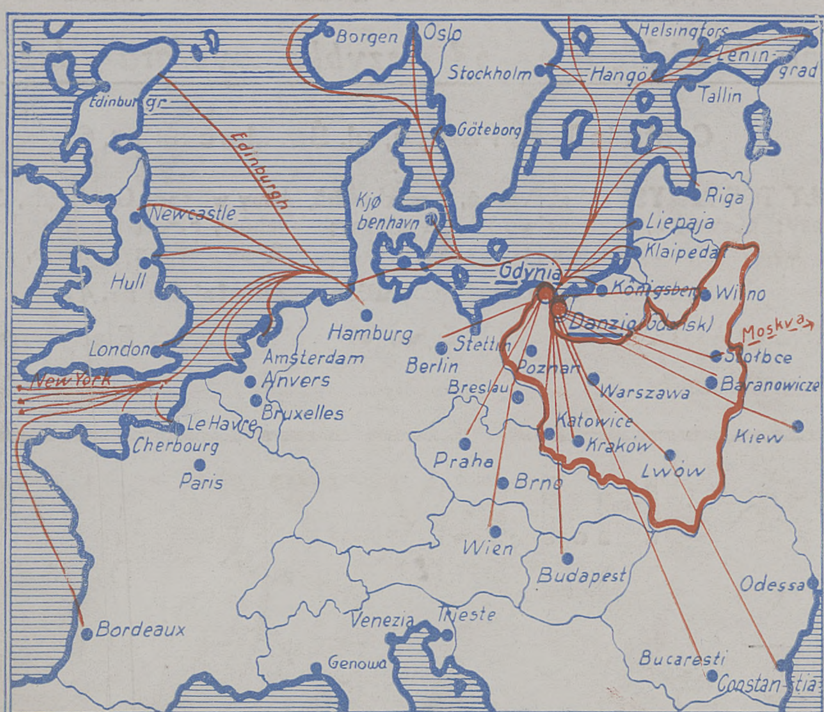
Zł 1,50

the navigation



DANZIG UND GDYNIA
ALS AUSFALLSTORE
DES POLNISCHEN
ÜBERSEEHANDELS

DANZIG AND GDYNIA
THE GATEWAYS
OF POLAND'S MARITIME
EXPANSION

GDAŃSK I GDYNIA
BRAMY WYPADOWE DLA POLSKIEJ EKSPANSJI ZAMORSKIEJ

październik
1933

CENA ZŁ 1,50

ŻEGLUGA
THE NAVIGATION

ROK 7 GDYNIA, GDAŃSK, WARSZAWA, POZNAŃ, KATOWICE PAŹDZIERNIK 1933



Min. dr. Papée
Komisarz generalny R. P. w Gdańsku
Polish General Commissioner in Danzig



H. Rosting
Wysoki Komisarz Ligi Narodów w Gdańsku
High Commissioner of the League of Nations in Danzig



Dr. Rauschning
Prezydent Senatu W. M. Gdańska
President of the Danzig Senate

GDAŃSK I POLSKA.

Punktem wyjścia twórców traktatu wersalskiego przy rozstrzyganiu kwestji przynależności państwowej Gdańska były dwie tezy zasadnicze: że trzydziestomiljonowe państwo polskie musi otrzymać swobodny, niczem nie krępowany dostęp do morza na obszarze, objętym ujściem Wisły, głównej polskiej arterji wodnej, do Bałtyku, oraz że przeważnie niemieckiej ludności Gdańska, a więc stolicy tego obszaru, należy zapewnić możność swobodnego kulturalnego i narodowego rozwoju. Z połączenia tych dwóch tez wynikła myśl nadania obszarowi gdańskiemu przy zabezpieczeniu Polsce dalekoidących praw, charakteru pewnej, swoistej zresztą, państwowości, zrealizowana w paragrafach 100—108 traktatu pokojowego oraz w konwencji paryskiej.

Zadaniem W. Miasta jest więc zaspokojenie potrzeb polskiego handlu zamorskiego. Spełnienie tego zadania możliwem jest tylko przez lojalne dostosowanie się gdańskiego kupiectwa i tych gdańskich czynników oficjalnych, które mają wpływ na kształtowanie się struktury gdańskiego gospodarstwa, do wskazań polskiej polityki gospodarczej. Otóż w pierwszych trzynastu latach swego istnienia W. Miasto tego zadania nie spełniło lub spełniało je tylko częściowo.

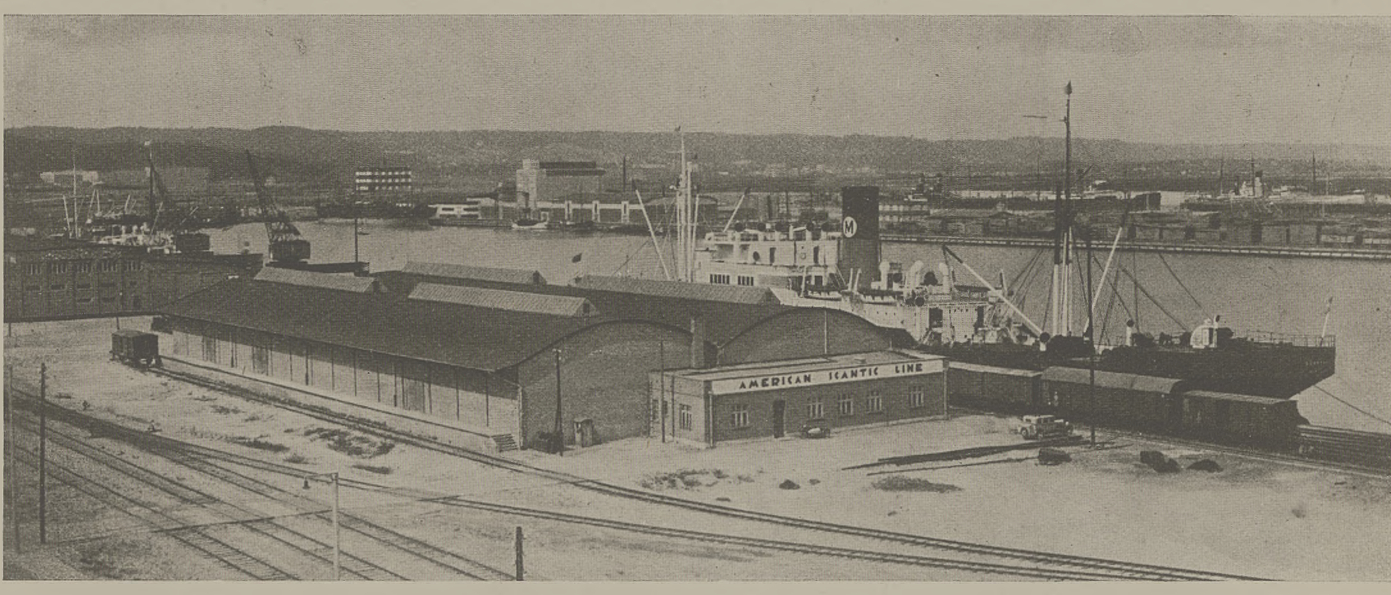
Nie zamierzamy ujawnić tu wszystkich błędów w tym okresie popełnionych, gdyż celem naszego artykułu nie jest krytyka tego, co było, lecz współpraca przy ustaleniu dróg, któreby umożliwiły uniknięcie podobnych błędów w przyszłości. Ograniczymy się więc do stwierdzenia, że przyczyną niepowodzeń gdańskich na polu gospodarczem i ciągłego psucia się atmosfery polsko-gdańskich stosunków było fałszywe psychiczne nastawienie gdańskich czynników miarodajnych tego okresu i wytwarzana przez to dezorjentacja gdańskiej ludności. Gdańskie czynniki miarodajne sądziły, że stworzony w traktacie pokojowym status polityczny jest czemś przejściowem, co będzie musiało ulec rychłej zmianie w duchu rewizjonistycznych żądań narodu i państwa niemieckiego. Pod wpływem tych przekonań wytężyły one swe siły na próby uszczuplenia praw traktatowych Polski w W. Mieście, na walki z polskim narodem, polskim rządem i polskim kupcem. Gdańsk jest przednią placówką narodu niemieckiego w jego walce z narodem polskim — tak

DANZIG AND POLAND.

Two basic principles governed the decisions of the Treaty of Versailles as to the political status of Danzig; that the Polish State with its population of over 30 millions should have free and unhindered access to the sea (which is to say that it should have free use of the mouth of the Vistula, Poland's largest waterway); and that the predominantly German population of Danzig, the capital of the Vistula delta, should be ensured free cultural and national development. From the union of these two principles sprang the idea of making Danzig a state sui generis with considerable rights guaranteed to Poland. This idea was given form in pars. 100—108 of the Peace Treaty and in the Convention of Paris.

The task of the Free City is to satisfy the needs of Polish overseas trade. This task is only capable of fulfilment given the loyal co-operation with Polish economic policy of Danzig merchants and those official circles in Danzig which have an influence on the structure of Danzig's economic life. In the first thirteen years of its existence the Free City has accomplished this task only partially if at all.

We shall not here catalogue all the mistakes that have been made during this period, for our purpose is not to criticize the past but to offer our co-operation by suggesting means by which similar mistakes may be avoided in the future. We hold that the cause of Danzig's economic unsuccess is the same as the cause why Polish-Danzig relations acquire a more and more unfriendly atmosphere, namely the mistaken outlook of authoritative circles in Danzig and the mistaken views which this evokes in the masses. Authoritative circles looked upon the political status created by the Peace Treaty as merely temporary and soon to be changed by the revisionistic policy and action of the German nation and state. In this conviction they concentrated their energy on attempts to whittle down Poland's rights in the Free City and to combat the Polish nation, the Polish government and the Polish merchants. "Danzig is the vanguard of the German nation in its struggle with the Polish nation", was the doctrine enunciated by Dr. Ziehm, President of the Danzig Senate in his speech given at Steegen in January of last year.



Port Gdynia. Nabrzeże Polskie Składy tranzytowe f-my „American Scantic Line".
Gdynia Harbour. Polish Wharf. The free customs warehouses of the firm "American Scantic Line".

uczył prezydent senatu gdańskiego, p. Ziehm, w mowie, wygłoszonej w Steegen w styczniu r. u. W rezultacie tej polityki udało się wprawdzie gdańskim czynnikom miarodajnym skonstruować kilkadziesiąt kwestji spornych z Polską i skierować na rzekomo rozogniony problem gdański uwagę zagranicy, ale równocześnie zniszczyli oni podstawy egzystencji wielkiej liczby gdańskich firm, osłabili tętno życia gospodarczego w W. Mieście i przyśpieszyli wykonanie decyzji polskich czynników wybudowania portu w Gdyni.

Obecnie okres ten, okres walki Gdańska przeciw Polsce, należy już do przeszłości. Odpowiedzialni zań ludzie zniknęli z horyzontu gdańskiego życia politycznego; miejsce ich zajęli ludzie nowi, młodzi, którzy na innej, aniżeli ich poprzednicy, płaszczyźnie mogą szukać rozwiązania polsko-gdańskiego problemu. Z enuncjacji tych ludzi, przedewszystkiem z mów ich przywódcy, prezydenta nowego senatu gdańskiego dra Rauschninga, wynika, że pragną oni ster gdańskiej polityki przerzucić w innym, niż dotychczas, kierunku i że rozumieją, jaką doniosłość dla rozwoju gdańskiego życia gospodarczego mają poprawne stosunki z Polską. Wizyta przedstawicieli nowego senatu w Warszawie oraz fakt podjęcia bezpośrednich rokowań, mających doprowadzić do likwidacji istniejących kwestji spornych, wszystko to zdaje się świadczyć o tem, że w stosunkach polsko-gdańskich rozpoczęła się nowa era.

W chwili, w której piszemy niniejszy artykuł, rokowania te są jeszcze w toku. Ponieważ jest obowiązkiem każdego publicysty, świadomego swej odpowiedzialności, rozmowy tego rodzaju, z natury rzeczy niezmiernie czułe, traktować z jaknajwiększą dyskrecją, więc rezygnujemy z omówienia ich materji i z przedstawienia tych rozwiązań poszczególnych kwestji spornych, które wydają się nam możliwe. Niemniej możemy stwierdzić, że porozumienie między Polską

Those in power at Danzig succeeded in this policy of theirs to the extent of provoking some 10 quarrels with Poland and drawing the attention of the world to the pretended burning question of Danzig They succeeded also in destroying the foundation of numerous Danzig firms, restricting the economic life of the Free City and compelling the Polish state to construct a harbour of its own.

This period of Danzig's struggle with Poland belongs to the past. The men responsible for it have disappeared from the foreground of public life. Their place has been taken by other, younger men, who wish to seek a solution of the Polish-Danzig problem in a different line of policy. It appears, from their declarations, and above all from the speeches of their leader, Dr. Rauschning, President of the new Danzig Senate, that they wish to turn the helm of Danzig policy in another direction and that they realize what significance a correct attitude towards Poland has for the development of Danzig's economic life. The visit to Warsaw of the new Senate's representatives, the spirit of agreement in the official declarations of both sides as to their comprehension of the needs and the character of the other and the fact of a direct settlement of all outstanding points at issue being undertaken, all point to the opening of a new era in Polish-Danzig relations.

At the time of writing these negotiations are still in process. We avoid going into the matters under discussion or putting forward in any detail such solutions to the various points at issue as appear to us possible, as it is the duty of a responsible publicist to treat such unusually delicate conferences with the greatest possible discretion. We can, however, state that if the understanding between Poland and Danzig



Port Gdański. Statek „Żeglugi Polskiej" - „Poznań" - ładuje zboże ze składów „Centrali Rolników".
Danzig Harbour. SS. Poznań of the Co "Żegluga Polska" loading corn from the granaries of the firm "Centrala Rolników".

a Gdańskiem, jeżeli ma być trwałe, musi się oprzeć na zrozumieniu obustronnych konieczności życiowych. Polska potrzebuje portu gdańskiego dla swego handlu zamorskiego, Gdańsk potrzebuje oparcia o polskie zaplecze, by zapewnić swemu portowi wystarczające zatrudnienie, a produktom swego przemysłu pojemny rynek zbytu. Te fakty, dające się sprowadzić do wskazań obustronnego położenia geopolitycznego, wpłyną w sposób decydujący na formę i treść współpracy obydwóch terenów.

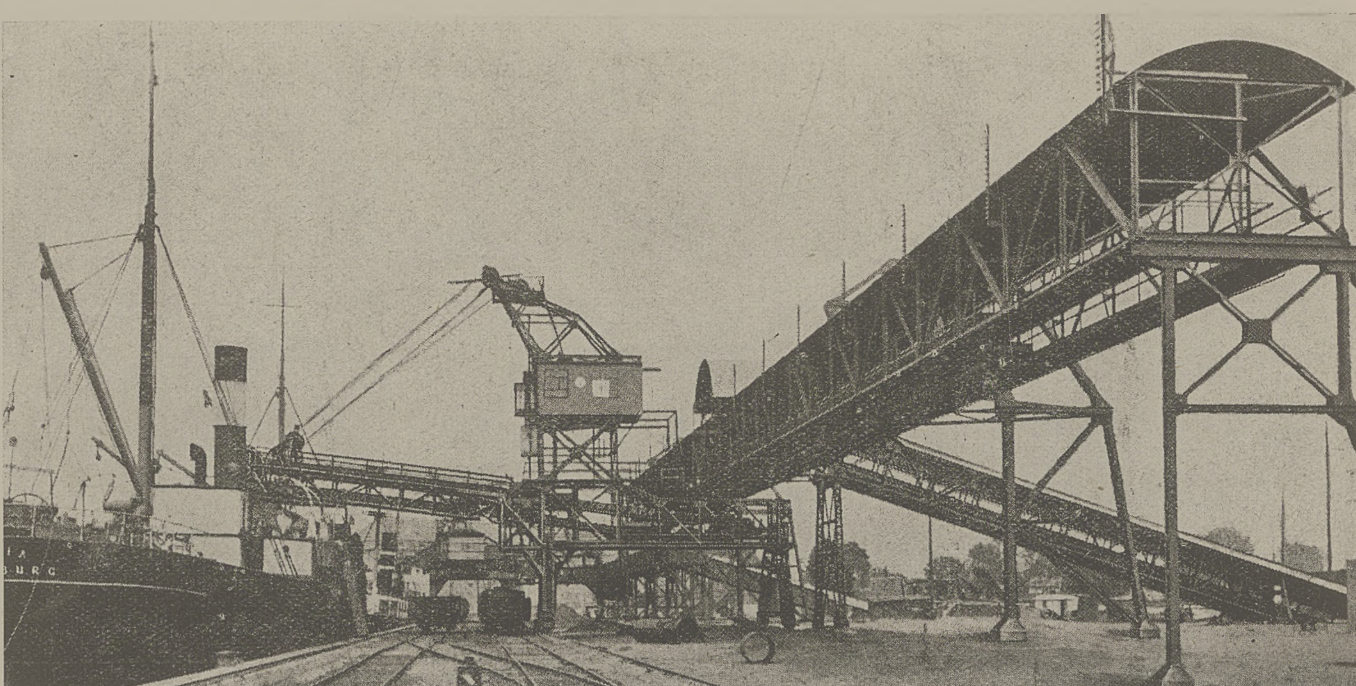
Nawet gdy się jednak w wyniku toczących obecnie rokowań uda stworzyć jakiś modus vivendi, który umożliwi swobodny rozwój w przyszłości, to praca nad porozumieniem nie zostanie tym samym zakończoną. Na gdańskim terenie stykają się dwa wielkie narody, od których wzajemnego stosunku w wielkiej mierze zależy los europejskiego pokoju. Dotychczas stosunki między narodami niemieckim a polskim nie były pocieszające. W biegu lat wytworzyła się między niemi brzemienna w burze atmosfera, grożąca poważnemi niebezpieczeństwami normalnemu rozwojowi życia gospodarczego, kultury a nawet pokojowi. Otóż właśnie Gdańsk, na którego terenie części tych obydwóch narodów obok siebie żyją, wydaje nam się być powołanym do odegrania roli łącznika między niemi. Ambicja Gdańska zaspakajała się dotychczas dążeniem do stania się przednią placówką niemieckiego narodu w jego walce z polskim sąsiadem. W przyszłości powinien Gdańsk wytężyć swą ambicję w tym kierunku, by stać się pośrednikiem przy wzajemnem zbliżeniu się obydwóch narodów. Kulturalne i sportowe imprezy z udziałem przedstawicieli obydwóch narodów, wymiana uczonych na uniwersytetach, osobisty kontakt przedstawicieli młodzieży wydają nam się najlepszemi środkami do tego celu. Jeżeli Gdańsk te środki zastosuje, to nie tylko podłoży tym samym solidny fundament pod owe gospodarcze porozumienie i pod współpracę z Polską, lecz dokona ponadto czynu o naprawdę historycznem znaczeniu.

is to be lasting it must be built on a realization of the needs of both parties. Poland needs Danzig harbour for her overseas trade; Danzig needs connection with the Polish hinterland in order to provide full occupation for its harbour and to ensure an adequate market for its products.

These two facts, arising from the dictates of geographical conditions, point the way to the co-operation of the two parties.

Even should the present negotiations succeed in creating a secure modus vivendi which would afford the possibility of peaceable development in the future, the work of *rapprochement* must not end there. Two great nations come together in Danzig and the maintenance of European peace is largely dependent on their attitude towards one another. The relations of the German and Polish nations have been hitherto decidedly unsatisfactory and with the course of years a threatening atmosphere has grown up that is fraught with danger for the normal development of economic life, for culture and for peace. Danzig, on whose territory parts of these nations dwell together, appears specially called upon to serve as a link between the two. Danzig's great goal has been shaped hitherto by the wish to be the vanguard of the German nation in its struggle with the neighbouring Polish nation. In the future Danzig's great goal should be to create personal contact between the two nations, to erect bridges between them, to destroy the misunderstandings that have risen like a Chinese Wall between them. Intercourse of culture, sport and society between the representatives of the two nations, the exchange of professors at their universities, personal intercourse of the representatives of their youth, these appear to us the true method of attaining his end. Should Danzig adopt such a policy she would not only lay a firm foundation to economic understanding and co-operation with Poland but also accomplish a task of world-wide fame and importance.

Tadeusz Łada-Bieńkowski.



Port Gdański. Instalacje przeładunkowe dla węgla.
Danzig Harbour. The new Loading Machinery for coal

DANZIG UND POLEN.

Bei der Entscheidung über die staatliche Zugehörigkeit Danzigs bildeten zwei grundsätzliche Thesen den Ausgangspunkt der Schöpfer des Versailler Friedensvertrages: dass der polnische Staat mit seiner Bevölkerung von über 30 Mill. einen freien, uneingeschränkten Zugang zur See auf dem durch die Mündung der Weichsel, der grössten polnischen Wasserverkehrsstrasse, in die Ostsse umfassten Gebiete erhalten, sowie dass der vorwiegend deutschen Bevölkerung Danzigs, der Hauptstadt also dieses Gebietes, die Möglichkeit einer freien kulturellen und nationalen Entwicklung gesichert werden muss. Aus der Verbindung dieser beiden Thesen ist der Gedanke entstanden, dem Danziger Gebiete, bei Sicherung weitgehender Rechte an Polen, den Charakter eines Staatswesens sui generis zu verleihen, der in den Paragraphen 100—108 des Friedensvertrages sowie in der Pariser Konvention realisiert worden ist.

Die Aufgabe der Freien Stadt beruht somit in der Befriedigung der Bedürfnisse des polnischen Ueberseehandels. Die Erfüllung dieser Aufgabe ist nur bei einer loyalen Anpassung der Danziger Kaufmannschaft und derjenigen offziellen Faktoren Danzigs, die auf die Gestaltung der Struktur des Danziger Wirtschaftslebens einen Einfluss haben, an die Richtlinien der polnischen Wirtschaftspolitik möglich. In den ersten dreizehn Jahren ihres Bestehens hat die Freie Stadt diese Aufgabe nun nicht oder nur teilweise erfüllt.

Wir haben nicht die Absicht, hier alle in diesem Zeitabschnit begangenen Fehler aufzudecken da nicht die Kritik dessen, was gewesen ist, den Zweck unseres Aufsatzes bildet, sondern der Wunsch, bei der Festlegung der Wege, die eine Vermeidung derartiger Fehler in der Zukunft möglich machen würden, mitzuarbeiten. Wir werden uns also auf die Feststellung beschränken, dass die Ursache der Danziger Misserfolge auf wirtschaftlichem Gebiete sowie der ständigen Verschlechterung der Athmosphäre in den polnisch- Danziger Beziehungen in der falschen psychischen Einstellung der zu jener Zeit massgebenden Faktoren Danzigs und in der dadurch bedingten Desorientierung der Danziger Bevölkerung zu suchen ist. Die Danziger massgebenden Faktoren glaubten, dass der im Friedensvertrage geschaffene politische Status etwas vorübergehendes ist, was eine baldige Aenderung im Sinne der Revisionsforderungen des deutschen Volkes u. Staates erfahren wird. Unter dem Einfluss dieser Ueberzeugung konzentrierten sie ihre Kräfte auf Versuche, die Polen vertragsmässig in der Freistadt zustehenden Rechte zu schmälern, sowie auf den Kampf mit dem polnischen Volk, der polnischen Regierung und dem polnischen Kaufmann. „Danzig ist der Vorposten des deutschen Volkes in dessen Kampfe mit dem polnischen Volk" — so lehrte der Präsident des Danziger Senats Dr. Ziehm in der in Steegen im Januar vergangen Jahres gehaltenen Rede. Im Ergebniss dieser Politik ist es den Danziger massgebenden Faktoren zwar gelungen, einige 10 Streitfälle mit Polen zu konstruieren u. auf das angeblich brennende Danziger Problem die Aufmerksamkeit des Auslandes zu lenken, doch gleichzeitig haben sie die Grundlagen der Existenz zahlreicher Danziger Firmen vernichtet, den Pulsschlag des Wirtschaftslebens der Freien Stadt abgeschwächt und die Ausführung des Entschlusses der polnischen Faktoren, einen eigenen Hafen zu bauen, beschleunigt.

Dieser Zeitabschnitt des Kampfes Danzigs gegen Polen gehört nunmehr der Vergangenheit an. Die für ihn verantwortlichen Männer sind von der Oberfläche des Danziger öffentlichen Lebens verschwunden. Ihre Posten haben neue, junge Männer übernommen, die auf



Port Gdyński. Import bawełny Przeładunek wykonuje „Warszawskie Towarzystwo Transportowe".
Gdynia Harbour. Cotton Import (Forwarding Firm "Warszawskie Towarzystwo Transportowe").

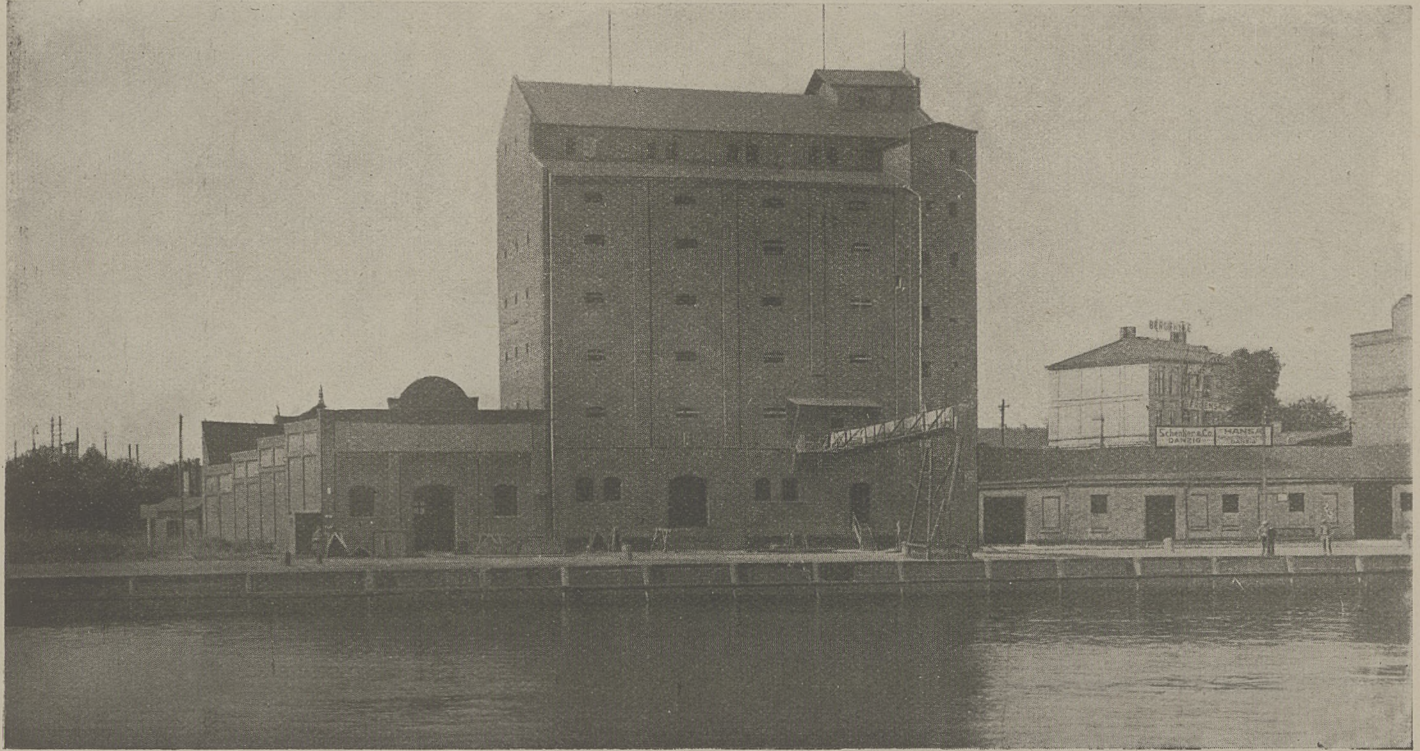
einer anderen Plattform als ihre Vorgänger eine Lösung des Danzig - Polnischem Problems suchen wollen. Aus den Erklärungen dieser Männer, vor allem aus den Reden ihres Führers, des Präsidenten des neuen Danziger Senates, Dr. Rauschnings, ergiebt es sich, dass sie das Ruder der Danziger Politik nach einer anderer Richtung herumwerfen wollen u. dass sie erkennen, welche Bedeutung korrekte Beziehungen zu Polen für die Entwicklung des Danziger Wirtschaftslebens haben. Der Besuch der Vertreter des neuen Senats in Warschau, der auf das Verständnis der Bedürfnisse u. des Charakters der Gegenpartei abgestimmte Ton der beiderseitigen offiziellen Erklärungen u. die Tatsache der Aufnahme von direkten Verhandlungen, die die Liquidierung aller schwebenden Streitfragen bezwecken, scheinen darauf hinzuweisen, dass in den Danziger-polnischen Beziehungen eine neue Aera anbricht.

Zu dem Zeitpunkt, zu dem wir unsere vorliegenden Betrachtungen schreiben, sind diese Verhandlungen noch im Gange. Da es die Pflicht eines jeden verantwortungsbewussten Publizisten ist, derartige ungemein empfindliche Besprechungen mit der grössten Diskretion zu behandeln, so müssen wir davon absehen, auf die in ihnen behandelte Materie einzugehen u. die uns als möglich erscheinenden Lösungen der einzelnen Streitfälle näher zu präzisieren. Immerhin können wir feststellen, dass die Verständigung zwischen Polen u. Danzig, wenn sie von Dauer sein soll, sich auf das Verständnis für die beiderseitigen Lebensnotwendigkeiten aufbauen muss. Polen braucht den Danziger Hafen für seinen Ueberseehandel, Danzig braucht den Anschluss an das polnische Hinterland, um eine ausreichende Baschäftigung für seinen Hafen zu erlangen u. um sich einen aufnahmefähigen Absatzmarkt für die Produkte seiner Industrie zu sichern.

Diese Tatsachen, die sich auf Gebote der beiderseitigen geopolitischen Lage zurückführen lassen, weisen den Weg für die Zusammenarbeit der beiden Gebiete.

Selbst wenn es jedoch im Ergebnis der gegenwärtigen Verhandlungen gelingt, einen eine ruhige Entwicklung in der Zukunft gewährleistenden modus vivendi zu schaffen, so darf damit die Arbeit an der Verständigung nicht abgeschlossen werden. Auf dem Danziger Gebiete stossen zwei grosse Völker aufeinander, von deren gegenseitigem Verhältnis das Schicksal des europäischen Friedens in einem grossen Masse abhängt. Bisher waren die Beziehungen zwischen dem deutschen und polnischen Volk wenig erfreulich und so hat sich im Laufe der Jahre eine gewitterschwüle Atmosphäre gebildet, die für die normale Entwicklung des Wirtschaftslebens, für die Kultur und auch für den Frieden ernste Gefahren barg. Gerade Danzig, auf dessen Gebiete Teile dieser beiden Völker nebeneinander wohnen, erscheint uns nun dazu berufen, zu einem Bindeglied zwischen ihnen zu werden. Danzigs Ehrgeiz erschöpfte sich bisher in dem Wunsche der Vorposten des deutschen Volkes in dessen Kampfe gegen das polnische Nachbarvolk zu werden. In der Zukunft sollte Danzigs Ehrgeiz dahin gehen, die beiden Völker sich gegenseitig menschlich näher zu bringen, Brücken zwischen ihnen zu schlagen, die Missverständnisse, die sich zwischen ihnen gleich einer chinesischen Mauer aufgetürmt haben zu beseitigen. Kulturelle, sportliche und gesellschaftliche Veranstaltungen unter Beteiligung der Vertreter der beiden Nationen, der Austausch von Gelehrten an den Hochschulen, der persöhnliche Verkehr der Vertreter der Jugend erscheinen uns als der zu diesem Ziele führende Weg. Wenn Danzig ihn beschreitet, so wird es dadurch nicht nur ein solides Fundament unter seine wirtschaftliche Verständigung und Zusammenarbeit mit Polen legen, sondern darüber hinaus eine Tat von wirklich weltgeschichtlicher Bedeutung vollbringen.

Thaddaeus R. v. Lada-Bieńkowski.



Port Gdański Neufahrwasser. Silos zbożowy f-my Ferdynand Prowe
Danzig Harbour. Neufahrwasser. Grain elevator of the firm Ferdinand Prowe.

GDAŃSK KLUCZEM DO BAŁTYCKIEGO OBSZARU GOSPODARCZEGO.
DIE WIRTSCHAFTLICHE SCHLÜSSELSTELLUNG DANZIGS IM OSTSEERAUM

Gdańsk ze swym wielkim, bezpośrednio nad morzem położonym, naturalnym portem, ze swą obszerną, przez półwysep helski chronioną redą gra nad Bałtykiem rolę o szczególnem znaczeniu komunikacyjno-geograficznem. Korzystne położenie podkreśla fakt, że Gdańsk leży nad ujściem Wisły, największej rzeki Europy Północnej. W tych warunkach jest zrozumiałem, że Gdańsk posiadał już w średnich wiekach wyjątkowe znaczenie jako punkt handlowy.

Nowoczesny rozwój techniczny, który za pomocą linij kolejowych zorjentował ruch towarowy bardziej w kierunku zachodnio-wschodnim względnie wschodnio-zachodnim, bez wątpienia zmniejszał korzyści, płynące z naturalnego położenia Gdańska. Pomimo jednak rozwoju techniki i pomimo przemian historycznych, które również dokonały pewnych przeobrażeń, naturalne położenie pozostaje filarem gospodarczego znaczenia starego miasta Gdańska.

Podczas gdy porty północno-bałtyckie, a więc porty Danji, Szwecji i Finlandji, nie posiadają głębokiego zaplecza, leży Gdańsk w gospodarczym ośrodku południowego wybrzeża bałtyckiego, nad ujściem największej rzeki tego obszaru i zajmuje tym samym wyjątkową pozycję z gospodarczo-geograficznego punktu widzenia. Do jego gospodarczego zaplecza należą Republika Polska, przyległe obszary niemieckie po obydwóch stronach Wisły, wielkie części Rosji, przedewszystkiem Ukraina, oraz części Czechosłowacji. W szczególnym stosunku gospodarczym pozostaje Gdańsk ze względu na unję celną do terytorjum polskiego.

Gdański handel znajduje się chwilowo ze względu na barjery celne, na wszelkiego rodzaju utrudnienia przywozowe i wywozowe i na występujące ogólnie na jaw autarkiczne tendencje, w sytuacji niekorzystnej. Ożywienie tego handlu zależy — dotyczy to zresztą gospodarczego rozwoju całego wschodu — od stabilizacji stosunków politycznych Europy wschodniej.

Edward Bosselmann
Prezydent Izby Handlowej
w Gdańsku.

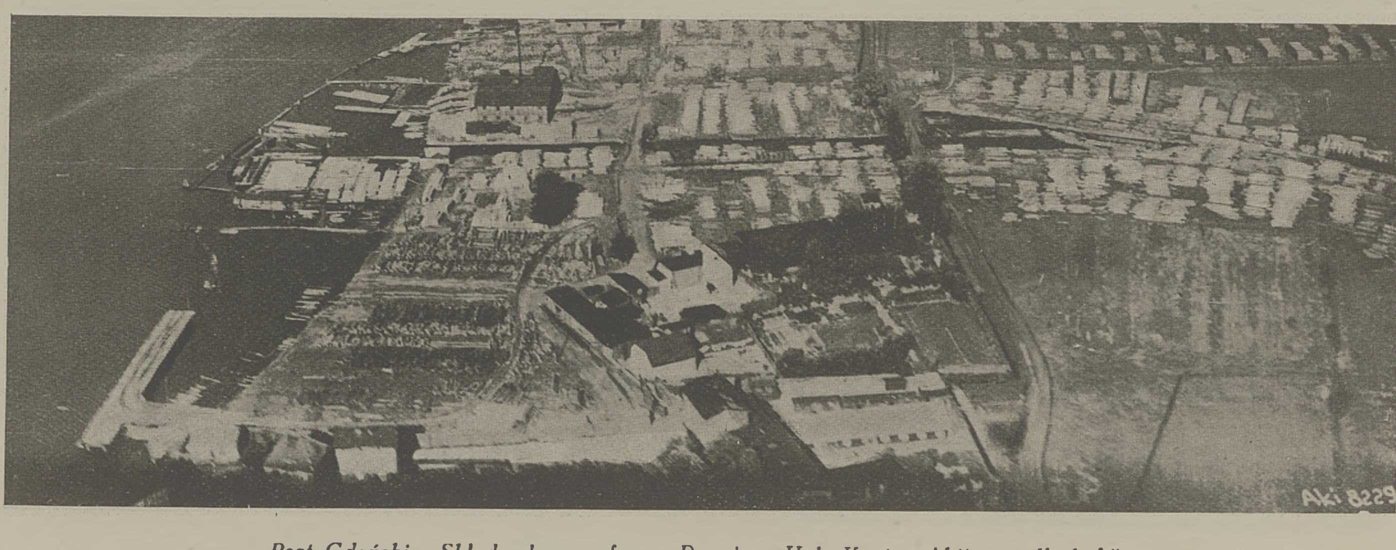
Danzig mit seinem grossen Naturhafen, unmittelbar an der See gelegen, mit einer weiten Reede, die durch die Halbinsel Hela geschützt ist, nimmt an der Ostsee eine Stellung von besonders verkehrsgeographischer Bedeutung ein. Diese Gunst der Lage wird besonders dadurch betont, dass Danzig an der Mündung des grössten der nordeuropäischen Ströme, der Weichsel, gelegen ist. In Anbetracht dieser Umstände ist es erklärlich, dass Danzig bereits im Mittelalter als Handelsplatz eine aussergewöhnlich grosse Rolle gespielt hat.

Die moderne technische Entwicklung, die infolge der Eisenbahnwege den Verkehr mehr in die Westostbezw. Ostwestrichtung gelenkt hat, hat zweifellos die Bedeutung der natürlichen Lage Danzigs beeinträchtigt. Aber trotz der Entwicklung der Technik und des Wechsels der Geschichte, die in dieser Hinsicht ändernd eingegriffen haben, bleibt letzten Grundes die Natur der Lage ein starker Grundpfeiler der wirtschaftlichen Bedeutung der alten Stadt Danzig.

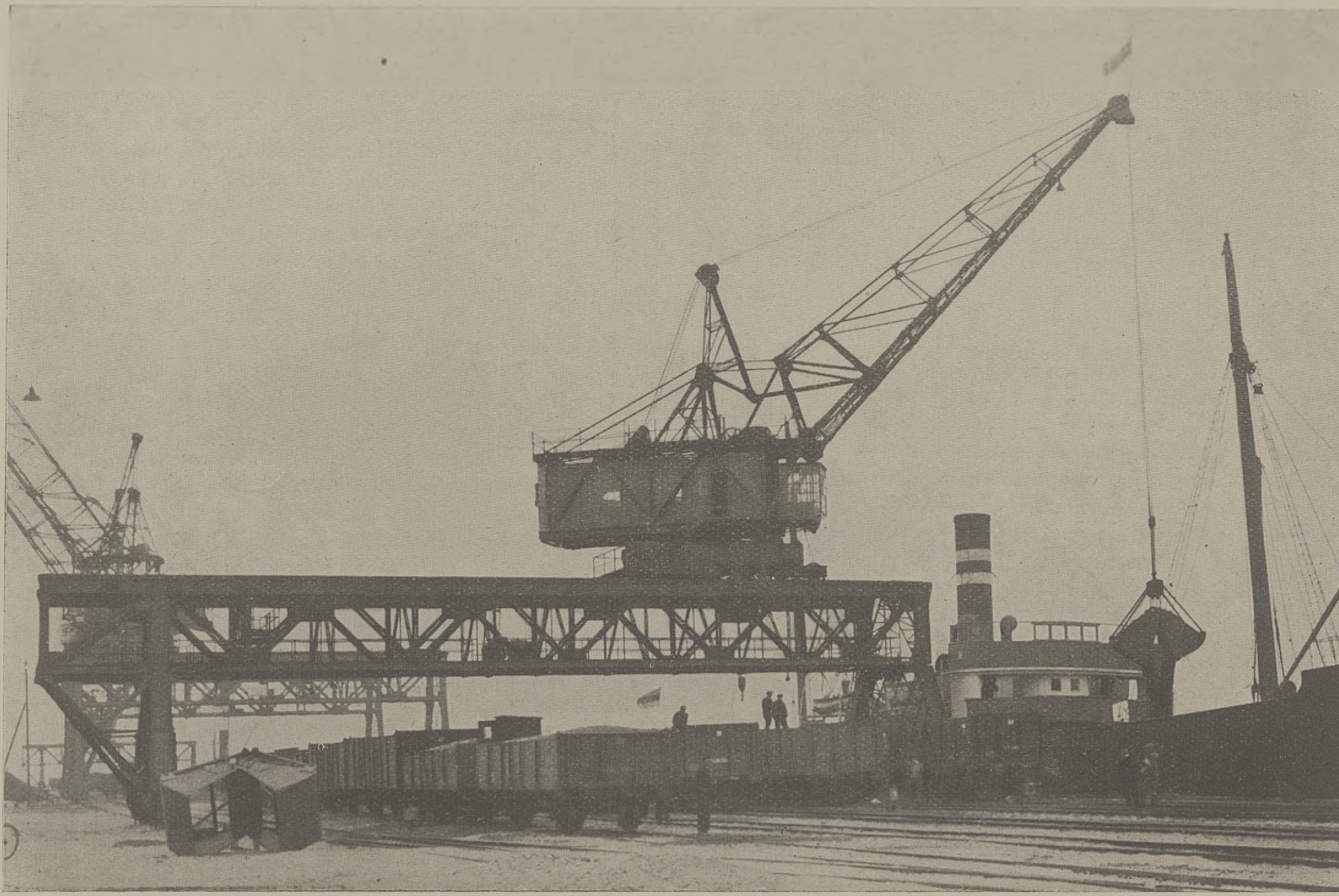
Während die nördlichen Häfen an der Ostsee, nämlich die Häfen Dänemarks, Schwedens und Finnlands, eines breit gelagerten Hinterlandes entbehren, liegt Danzig im wirtschaftlichen Mittelpunkt der Südküste der Ostsee, an der Mündung des grössten Stromes dieses Gebietes, und nimmt somit eine besondere wirtschaftsgeographische Stellung ein. Zu seinem geographischen Hinterlande gehören die Republik Polen, die deutschen Grenzgebiete an der Ostsee zu beiden Seiten der Weichsel, weite Teile Russlands, insbesondere die Ukraine und auch Teile der Tschechoslowakei. In einem besonderen wirtschaflichen Verhältnis steht Danzig auf Grund der Zollgemeinschaft zu dem polnischen Kerngebiet.

Zur Zeit liegt der Danziger Handel infolge der hohen Zollsperren, der Ein- und Ausfuhrerschwerungen jeder Art und der allgemein verbreiteten autarkischen Bestrebungen sehr darnieder. Die Belebung dieses Handels ist abhängig — es gilt dies für das wirtschaftliche Aufblühen im Osten überhaupt — von der Festigung der politischen Verhältnisse Osteuropas.

Eduard Bosselmann.
Präsident der Handelskammer
zu Danzig.



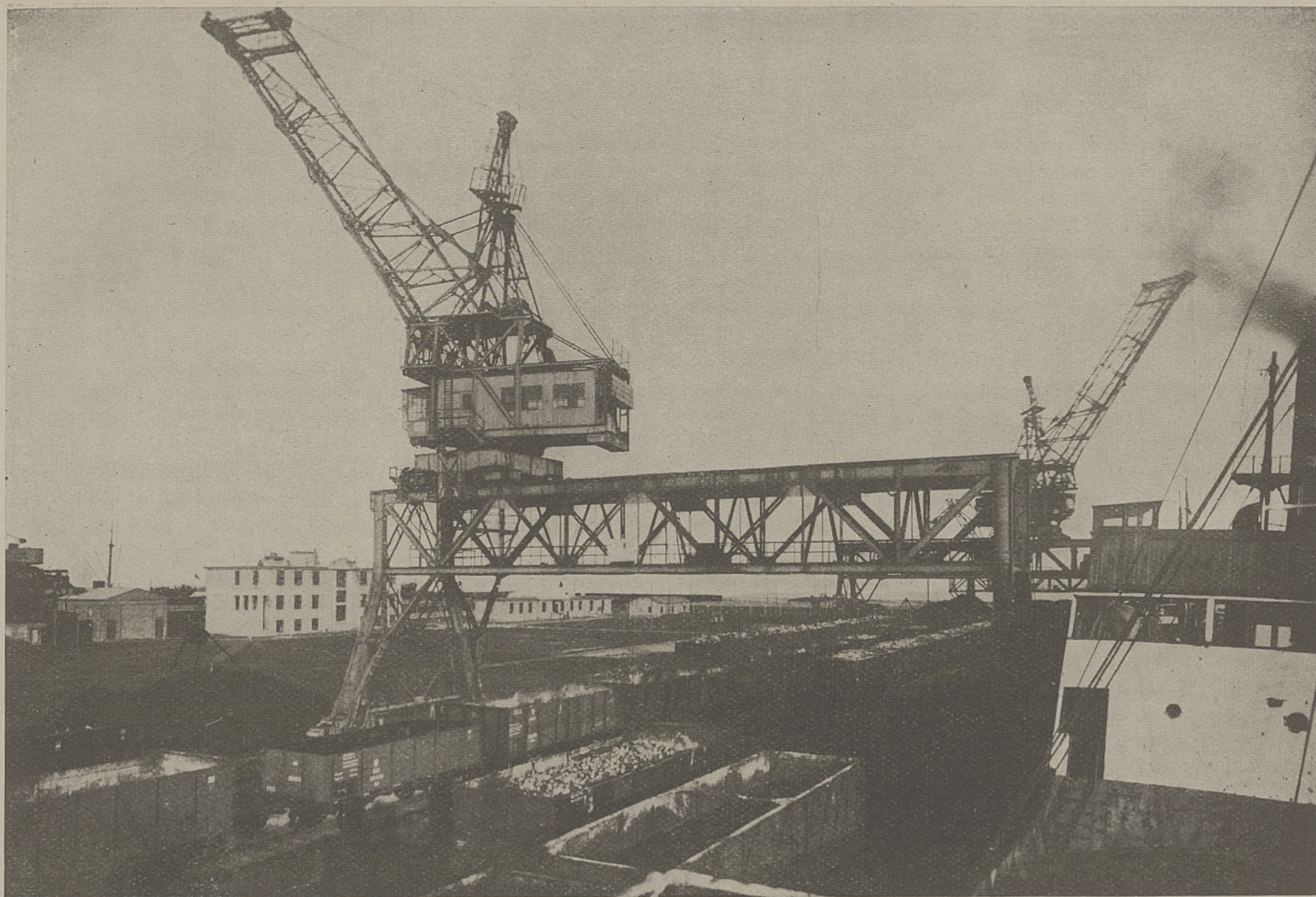
Port Gdański. Składy drewna f-my „Danziger Holz-Kontor Aktiengesellschaft".
Danzig Harbour. Timber stores of the Firm "Danziger Holz-Kontor Aktiengesellschaft".



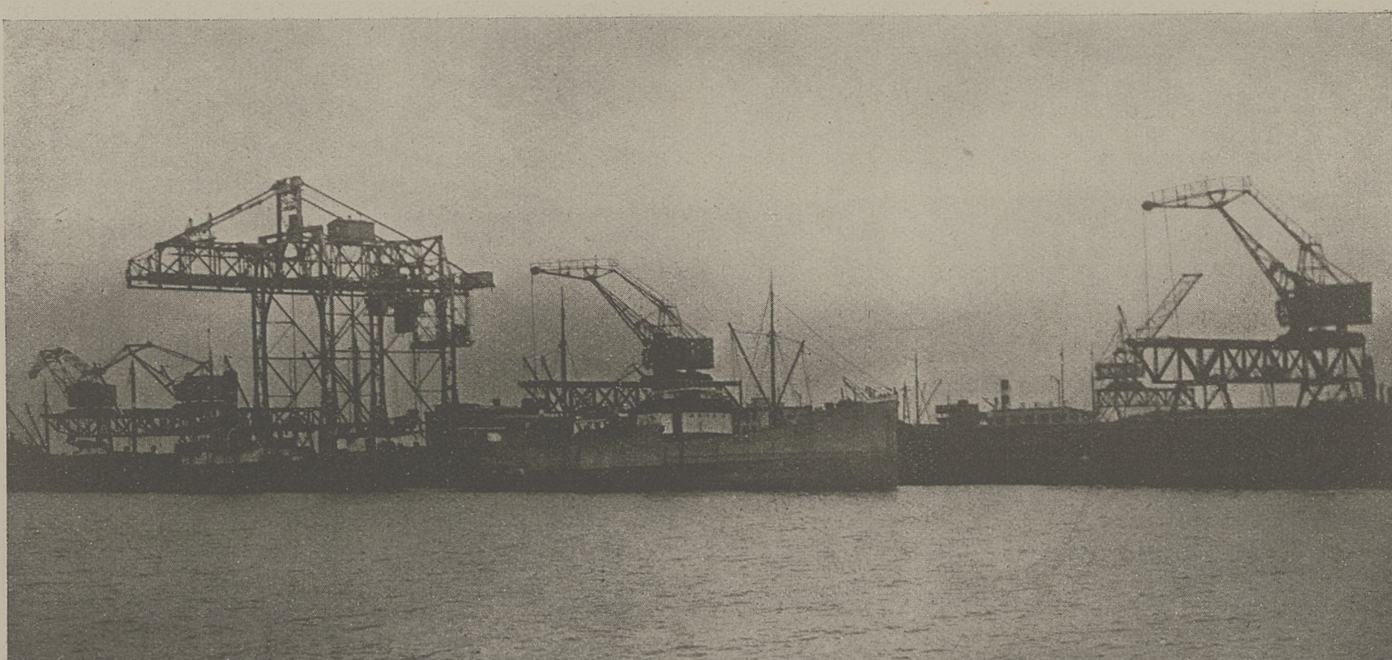
Port Gdyński. Nabrzeże Śląskie. Mostowy żóraw chwytakowy f-my „Giesche". (Budowała f-ma „HUTA ZGODY").
Gdynia Harbour. Silesian Wharf. Transhipment plant of the firm "Giesche". Constructed by the firm "Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura" Ltd. Katowice.



Port Gdyński. Nabrzeże Duńskie. Instalacje przeładunkowe dla węgla f-my „Skarbopol".
Gdynia Harbour. Danish Wharf. Transhipment plant of the firm "Skarbopol".



Port Gdyński. Nabrzeże Śląskie. Instalacje przeładunkowe dla węgla f-my „Progress". (Budowała f-ma „HUTA ZGODY").
Gdynia Harbour. Silesian Wharf. Transhipment plant of the firm "Progress". Constructed by the firm "Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura" Ltd. Katowice.



Port Gdyński. Nabrzeże Szwedzkie. Instalacje przeładunkowe dla węgla f-my „Polskarob".
Gdynia Harbour. Swedish Wharf. Transhipment plant of the firm "Polskarob".

O PRZYSZŁOŚĆ GDAŃSKA I GDYNI.
THE FUTURE OF DANZIG AND GDYNIA.

Przy rozpatrywaniu problematu „Gdańsk—Gdynia“ zanadto dotychczas poświęcano uwagi przeszłości i zamało myślano konstruktywnie o przyszłości.

Zagadnienie to obracało się i obraca się jeszcze koło pretensyj gdańskich o konkurencję Gdyni dla Gdańska. Spór o t. zw. „pełne wykorzystanie“ portu gdańskiego przez Polskę wniesiony został przez Gdańsk przed instancje międzynarodowe. Z obu stron, na obronę tez każdej ze stron, wysunięto istną powódź argumentów prawniczych i gospodarczych — i cyfr statystycznych. Powoływano się na przeszłość, by wywrzeć wpływ na sprawy przyszłe. Chciano, ze strony gdańskiej, odłączyć problemat ściśle portowy, od całokształtu zagadnień polskiego obszaru celnego, w którym mieści się przecież obszar gdański, tak, jak gdyby sprawy i potrzeby portu mogły być rozpatrywane w oderwaniu od jego zaplecza, i jak gdyby możliwem było, aby port tworzył obszar gospodarczy, rządzący się innemi zasadami, innemi prawami niż jego zaplecze.

Spory, gdzie jedna strona inwokuje arbitraż międzynarodowy, bez uprzedniej próby porozumienia się ze stroną przeciwną — mogą dać po ich rozstrzygnięciu moralną lub papierową satysfakcję stronie skarżącej lub też odwrotnie, niewątpliwie jednak nie zbliżają ich do siebie, nie łagodzą konfliktów, a przedewszystkiem nie są w stanie zastąpić, tak jak to czyni porozumienie bezpośrednie, atmosfery uspokojenia i zaufania, bezwzględnie potrzebnej do kreowania i następnej realizacji planu konstruktywnego na przyszłość, w przekroju nie najbliższych kilku lat, a tak jak tego wymaga inwestowany w portach kapitał, na dziesięciolecia.

Problem Gdynia—Gdańsk obraca się jak wiadomo głównie koło dwóch kwestyj: Czy Polsce może wystarczyć Gdańsk jako port, i czy Polska prowadzi politykę gospodarczą popierającą Gdańsk (co w praktyce musi być równoznaczne z popieraniem obu portów polskiego obszaru celnego).

Na pierwsze pytanie w chwili obecnej, wobec trwającego kryzysu ekonomicznego, nie można, zdawałoby się, odpowiedzieć konkretnie. Jednakże samo stwierdzenie, że zaplecze polskie liczy 32 milj. ludności, że do zaplecza Gdańska i Gdyni należy (pod warunkiem odpowiedniej, stosowanej zresztą, polskiej polityki komunikacyjnej) zaliczyć Czechosłowację, częściowo Rosję, Rumunję, Węgry i Austrję — daje odpowiedź zadowalającą w tym sensie, że niewątpliwie tak wielki obszar gospodarczy, mający poza tem ogromne jeszcze możliwości rozwojowe, normalnie musi posiadać conajmniej takie dwa porty jak Gdańsk i Gdynia.

Cyfry, ilustrujące pracę powojennego Gdańska i młodej Gdyni, obejmują zaledwie kilka lat. Trzeba więc niemi operować ostrożnie.

Wystarczy jednakże przytoczyć zaledwie kilka cyfr, które rzucą jaskrawe światło na cały problemat. W 1926 r. ruch towarowy przez polską, *morską* granicę celną wynosił w stosunku do całości obrotu przez wszystkie granice 27.1%, w 1931 — 63%, w 1932 r. zaś około 70%!

Pragniemy jednak mówić o przyszłości. W związku z tem nadmienić musimy, że cyfry absolutne obrotów portowych, czy Gdyni, czy Gdańska, w okresie kilku lat (w tem ostatnie kryzysowe), nie wskazują, zdaniem naszem, same przez się na przyszłe możliwości, nie mogą też w objektywnej ocenie oświetlić kwestję „konkurencji“ Gdyni dla Gdańska.

Too much attention has hitherto been devoted to the past and too little to the future in discussing the question of Danzig and Gdynia.

The crux of the problem has been and is Danzig's complaints of the damage done to her by competition from Gdynia. The demand for full use to be made of Danzig harbour has been brought before international bodies. A torrent of legal and economic arguments backed by statistics has been poured out by both sides in this dispute. The past has been invoked to cast light on the probable course of the future. The partisans of Danzig have aimed at separating harbour problems from the general problems of the Polish customs area (which includes also the Free City of Danzig), as though the needs and interests of a port could be isolated from consideration of its hinterland and the port form an economic area subject to different laws and principles from those governing its hinterland.

The invocation of international arbitration by one party to a dispute, without first attempting to come to an understanding with the o.her party, may give theoretical or technical satisfaction to plaintiff or defendant in the case, but will not induce goodwill or co-operation or a common satisfaction with the solution arrived at. Only direct negotiation can produce that atmosphere of confidence essential to the construction and carrying out of a plan of action applicable not merely to the immediate future but, as the enormous capital invested in a port demands, to decades to come.

The problem of Gdynia and Danzig centres round two questions. Can Danzig suffice as a port for the needs of Poland? And, is Poland's economic policy directed tho the support of Danzig (which means, in effect, the support of both the ports of the Polish customs area)?

It is difficult during a general economic crisis to give a concrete answer to the first question. The very fact, however, that the Polish hinterland contains a population of 32 millions and that to the hinterland of Danzig and Gdynia must be added (thanks to the transit and freight policy adopted by the Polish government) Czecho-Slovakia, Rumania, Hungary, Austria and parts of Russia, is sufficient to give an affirmative answer in the sense that such an enormous economic area with such great possibility of development must normally possess at least two such ports as Danzig and Gdynia.

Statistics illustrative of the work of postwar Danzig and the young port of Gdynia cover only a few years and must therefore be operated with cautiously. A few of the principle figures, however suffice to throw a vivid light on the whole problem. In 1926 Poland's maritime trade amounted to 27.1% of her total foreign trade, in 1931 to 63% and in 1932 to about 70%!

We wish, however, to speak of the future. In doing so it must be made clear at the outset that the absolute figures of the harbour turnover, whether of Danzig or Gdynia, for the few years for which these are available (years including those of the crisis) cannot fully indicate future possibilities, which means that they cannot serve to place the question of the "competition" of Danzig and Gdynia in a true light. However the potential riches of the Polish hinterland with its large reserves of population and raw materials and with an

Natomiast potencjalne siły bogatego w ludność i surowce zaplecza polskiego, którego rolnictwo i przemysł mimo kryzysu zdradzają pęd do rozwoju, pozwalają na twierdzenie, że o ile tylko nadal 70% obrotu towarowego z zagranicą celną pójdzie przez 197,7 km granicy morskiej, a więc Gdańsk i Gdynię, a zaledwie 30% przez 5.396,1 km granicy lądowej (granice polskie i gdańskie ze wspólną zagranicą), nie może być w przyszłości żadnej obawy, aby port gdański nie był w pełni zużytkowany. Takie obawy nie istnieją naturalnie również dla Gdyni.

Twierdzimy więc, że kraj, obecnie liczący połowę ludności Rzeszy niemieckiej, a którego ludność wzrasta intensywnie, może doprowadzić Gdańsk i Gdynię — chociażby tylko w odpowiedniej proporcji — do rozmiarów i znaczenia „polskich Hamburga i Bremeny". Wątpliwości co do możliwości rozwojowych *obu* portów, w tych warunkach *odrzucamy*, musimy odrzucić. Pozostaje więc kwestja podziału pracy obu portów.

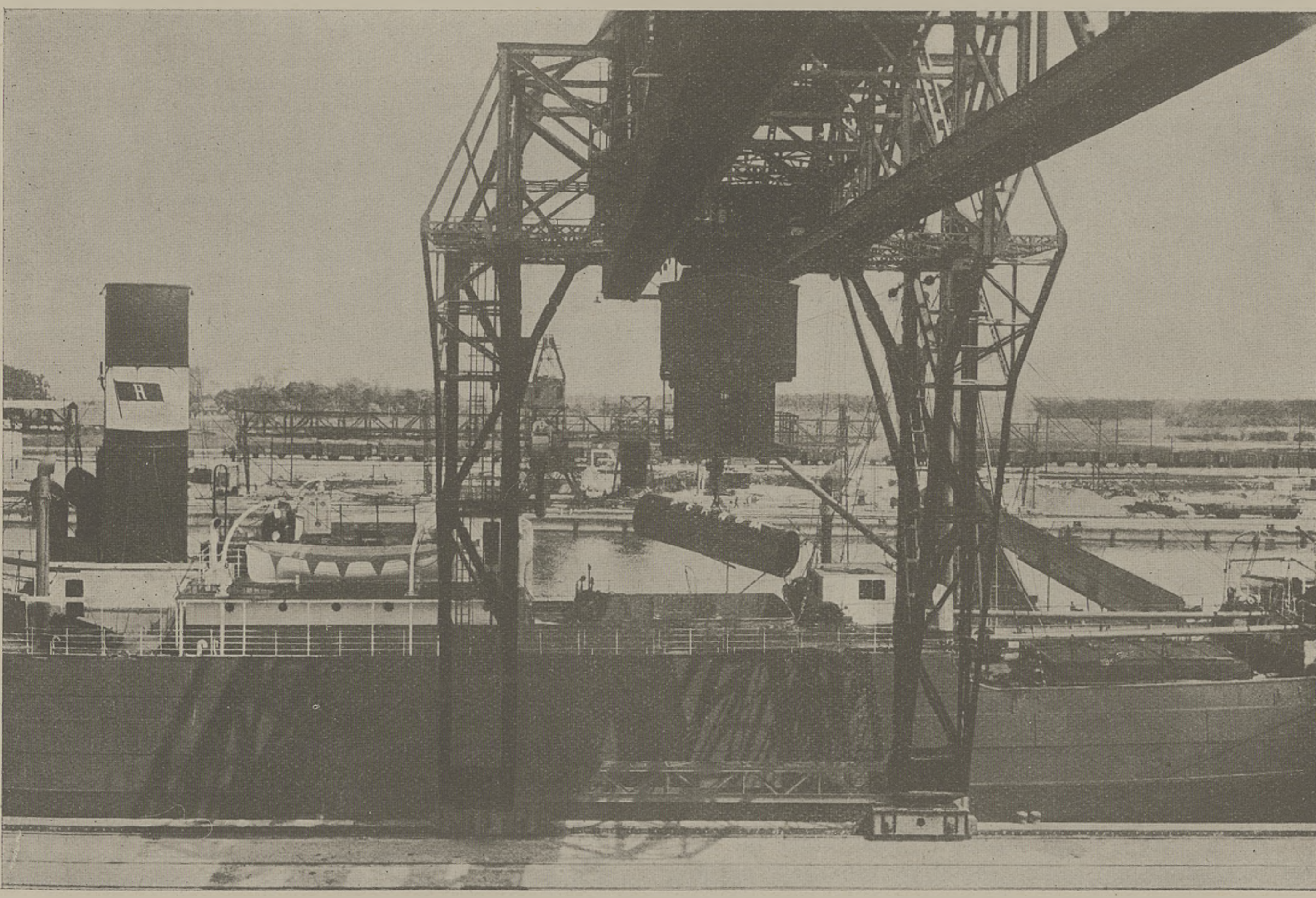
W przekroju większego okresu czasu faworyzowanie przez odpowiednie zarządzenia administracji państwowej specjalnie *jednego portu* z pominięciem drugiego, gdy ten drugi oddalony jest od tamtego o 14 km, byłoby sztuczne, nienaturalne — i nietrwałe, oczywiście pod warunkiem, że oba porty w równej mierze t. j. równie ściśle związane, a więc zrównane są gospodarczo z zapleczem, i to pod każdym względem, walutowo-finansowo, z punktu widzenia płac, podatków i świadczeń, metod handlu, komunikacyjnie, a nie na ostatku pod względem ustawodawstwa gospodarczego, w tem weterynaryjnego i sanitarnego. Są to rzeczy, których uzasadniać nie potrzeba. W wypadku Gdańska i Gdyni, faworyzowanie jednego z portów przez Rząd Pol-

industry and agriculture which betray a tendency to expansion even during the years of the crisis, are sufficient guarantee that, if 70% of Poland's foreign trade continue to pass through her 197.7 km. of maritime economic frontier, on which are situated Danzig and Gdynia, and only 30% through her 5,396.1 kms. of land economic frontiers (the combined outer frontiers of Poland and the Free City of Danzig), there can be no fear as to full use being made in the future of the two ports of Danzig and Gdynia.

We assert, therefore, that a country with a population amounting to half that of Germany and increasing rapidly is capable of raising Danzig and Gdynia to the position and importance om the "Polish Hamburg and Bremen". Bearing these conditions in mind we reject and must reject all doubt as to the future development of both ports.

There remains, therefore, the question of the division of work of the two ports.

The favouring of one port at the cost of another barely 14 kms. distant from it by state administrative regulations must in any case prove in the long run artificial, unnatural and impermanent, if both ports are equally closely connected economically with the common hinterland (that is to say in currency, rate of wages, trade licences, taxes, methods of trade, means of communication and, by no means least important, economic, veterinary and sanitary legislation). The importance of such close connection with the hinterland does not need to be emphasised. With regard to Danzig and Gdynia there is no favouring of one at the cost of the other by the Polish government. This is more



Port Gdański. Eksport rur do Azji. Makler okrętowy: „Befrachtungs-Gesellschaft m. b. H. Danzig". Przeład. wyk. f-ma Schenker & Co.
Danzig Harbour. Export of metal piping to Asia. Shipbroker - "Befrachtungs-Gesellschaft m. b. H. Danzig".

ski na niekorzyść drugiego, nie istnieje szczególnie dziś, gdy budowa portu w Gdyni, która naturalnie odbywała się przy poparciu władz polskich, została ukończona — generalnie rzecz biorąc. Popieranie — nie *budowy* nowego portu, a wogóle *portu*, przez odpowiednią politykę ekonomiczną Rządu Polskiego, a to w dziedzinie ustawodawstwa celnego i komunikacyjnego, było oczywiście dla *obu* portów zawsze jednakowe i takiem będzie w przyszłości. Nic natomiast nie stoi na przeszkodzie, by władze gdańskie, w poruczonym im zakresie (czyli poza sferą interesów i akcji Rządu Polskiego) przystosowywały życie gospodarcze Gdańska do potrzeb i warunków zaplecza polskiego, lub wogóle w każdy inny możliwy sposób popierały port gdański. Punkt ciężkości konkurencyjności Gdańska w stosunku do Gdyni, leży więc w rękach władz gdańskich, oraz, nie w mniejszym stopniu, sfer handlowych gdańskich.

Jest jasnem, że jeżeli dwa porty obsługują jeden kraj, prowadzi to do konkurencji, że konkurencja ta winna prowadzić do podziału pracy, i przez niego do porozumienia celem odpierania konkurencji portów zagranicy, przy pomocy i poparciu czynników gospodarczych zaplecza.

Geograficznie, Gdańsk i Gdynia predestynowane są do tworzenia w przyszłości jednej całości, pod względem urbanistycznym zaczynają one już, obecnie jeszcze w tempie bardzo powolnem, ciążyć ku sobie. Traktując sprawę z punktu widzenia ściśle gospodarczego, tendencje takie należy powitać. Jeżeli, jak uważamy, Polsce potrzebne są oba te porty, wydaje się naturalnem, by zawczasu przygotowywał się podział pracy w rozumieniu czynności portowych, zarówno według towarów jak i kierunku ich importu, a więc co się tyczy eksportu i importu oraz grup odnośnych towarów.

Twierdzimy więc, że cały problemat „Gdańsk—Gdynia" dotyczy jedynie podziału pracy — i to na drodze bezpośredniego porozumienia najpierw władz, (następnie administracyj portowych a nawet zainteresowanych kół gospodarczych). Opinje i arbitraże międzynarodowe kwestji tej nigdy nie rozwiążą, przyczem podkreślić należy, że na sprawy portu *gdyńskiego* wpływ jedynie władze polskie mieć mogą.

Dla miasta portowego — sprawy jego portu, specjalnie w połączeniu z kwestjami komunikacji z zapleczem, są najważniejsze. Wiadomą jest rzeczą, że Gdańsk nie posiada gorszej od Gdyni, a nawet potencjalnie mieć może znacznie lepszą komunikację z zapleczem polskiem, mając te same połączenia kolejowe, a ponadto leżąc przy ujściu Wisły t. j. rzeki, która w przyszłości wraz z dopływami i kanałami tworzyć będzie sieć komunikacyjną wodną, wciągającą w orbitę Gdańska *całą* Polskę, a nawet częściowo Rosję i Czechosłowację.

Te względy pozwalają nam twierdzić, bez niepokoju o przyszłą sytuację czy też przyszłe wypadki ekonomiczne, że drogi nie tylko porozumienia, ale współpracy są możliwe, *winny* się znaleźć i być zrealizowane.

Jednakże pod jednym warunkiem. Nie wystarczy na to porównywanie liczb tonażu i opłat przeładunkowych obu portów, a jedynie prowadzi do celu kompletne *gospodarcze* przystosowanie się portu (czy też obu portów) do zaplecza.

Jest to jedyna droga możliwa. Port, który nie potrafi względnie nie będzie chciał przystosować się do zaplecza, które obsługuje, którego jest funkcją gospodarczą, musi liczyć się z tem, że będzie stale słabszym z pomiędzy dwóch konkurentów.

evident than formerly now, when the construction of the harbour of Gdynia, naturally carried out with the support of the state, is to all intents and purposes completed. State support, not of the construction of the port but of the port itself, by a state economic policy and by legislation as to tariffs and communications has always been and will continue to be the same for both ports. There is nothing to prevent the Danzig authorities in their own sphere of action (that is to say outside the sphere of action of the Polish government) from adapting the economic life of Danzig to the needs and conditions of its Polish hinterland, or indeed of taking any other action to support the port of Danzig. The competitive power of Danzig with regard to Gdynia is, then, dependent in equal measure on the Danzig authorities and the Danzig commercial circles.

It stands to sense that if two ports serve the same country there must be competition between them. This competition should lead to a division of work and to a common resistance, assisted by the economic policy of the hinterland, to the competition of foreign ports.

Geographically Danzig and Gdynia are predestined to form in the future a single whole. Municipally they are already beginning to draw together.

From the strictly economic point of view such a tendency is all to the good. If, as we opine, Poland has need of two ports, it appears natural that she should prepare in good time the necessary division of harbour activity both with regard to the nature of cargoes and the direction of import and export.

We affirm, therefore, that the whole question of Gdynia and Danzig is merely one of a correct division of work, and this can only be achieved by direct negotiations in the first place between the governments and later also between the harbour authorities and the commercial circles concerned. International opinions and arbitration can never solve these problems, and, moreover, so far as the port of Gdynia is concerned, all decision rests entirely in the hands of the Polish government.

The most important questions for a port are those concerning its harbour, and especially communication between its harbour and hinterland. It is well known that Danzig has no worse connections with the hinterland than Gdynia, has, indeed, potentially better connections, having the same railway connections and lying also at the mouth of the Vistula, which in the future, together with its tributaries and canals, will form a waterway drawing the whole of Poland and even parts of Russia and Czecho-Slovakia within the orbit of Danzig.

For the above reasons we can state, with no anxiety as to the economic situation of the future, that the road is open not merely to understanding but to co-operation, and that this road should be found and utilized.

One conditions, however, is necessary to this; comparison of the tonnage cleared or the transhipment dues of the two ports is not sufficient, what is essential is the economic adaptation of the port (or of both ports) to the hinterland.

This is the only method possible. A port which cannot or does not wish to adapt itself to the hinterland which it serves and on which it depends must count on being constantly weaker than a competitive port which does so.

D. A. R.

UM DIE ZUKUNFT VON DANZIG UND GDYNIA.

Bei der Untersuchung des Problems „Danzig-Gdynia“ ist bisher allzuviel Aufmerksamkeit der Vergangenheit gewidmet und allzu wenig im schöpferischen Sinne an die Zukunft gedacht worden.

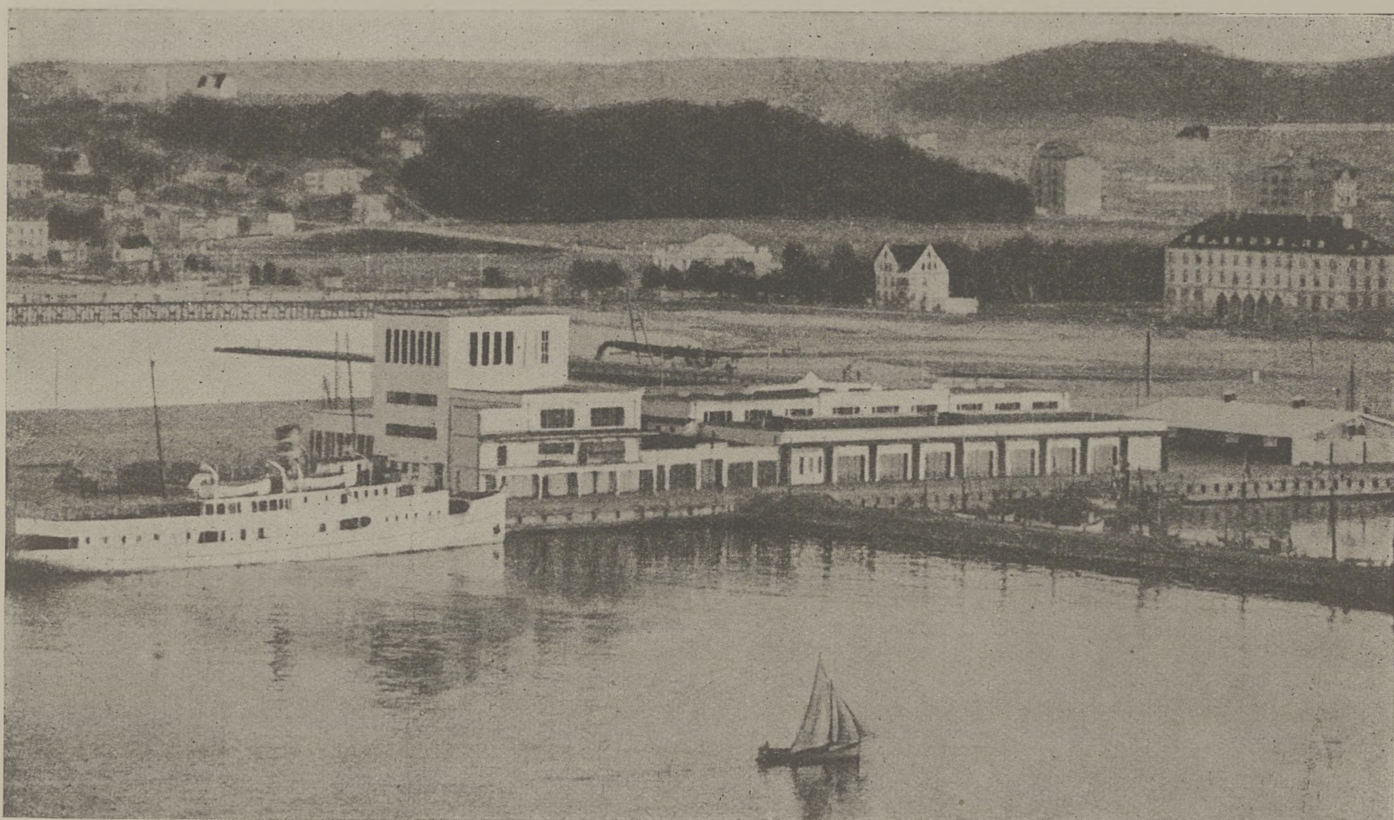
In dieser Frage handelte es sich und handelt es sich noch immer um die Klagen Danzigs über die Konkurenz Gdynias. Der Anspruch Danzigs auf die „volle Ausnützung“ des Danziger Hafens durch Polen ist danzigerseits den internationalen Instanzen vorgelegt worden. Beide Parteien haben zur Verteidigung ihrer Thesen mit einer Unmenge juristischer und wirtschaflicher Argumente sowie statistischer Zahlen operiert. Man hat sich auf die Vergangenheit berufen, um auf die Zukunft einen Einfluss zu gewinnen. Von seiten Danzigs wollte man das reine Hafenproblem vom Gesamtkomplex der Fragen des polnischen Zollgebietes, dessen Bestandteil doch das Danziger Gebiet bildet, abtrennen, als ob die Probleme und die Bedürfnisse eines Hafens sich getrennt von dessen Hinterlande behandeln liessen und als ob es möglich sein würde, dass ein Hafen ein Wirtschaftsgebiet bildet, in dem andere Grundsätze, ein anderes Recht regieren würden als in dessem Hinterlande.

Streitfälle, in denen die eine Partei an ein internationales Schiedsgericht appeliert, ohne den Versuch einer Verständigung mit der anderen Partei zu unternehmen, bringen in ihrer Erledigung der klagenden Partei eine moralische oder papiermässige Genugtuung oder auch nicht. Zweifellos bringen sie jedoch die Parteien nicht gegenseitig näher, mildern sie nicht die Konflikte und sind vor allem nicht imstande, — wie sich dies durch eine unmittelbare Verständigung erzielen lassen würde — die Atmosphäre der Ruhe und des Vertrauens zu schaffen, die zur Aufstellung und nachherigen Realisierung eines konstruktiven Planes für die Zukunft notwendig ist und die nicht auf einige wenige nächstfolgende Jahre, sondern, wie dies das in Häfen investierte Kapital erfordert, auf Jahrzehnte berechnet sein würde.

Beim Problem Danzig-Gdynia handelt es sich bekanntlich um zwei Fragen: ob der Danziger Hafen Polen genügen kann und ob Polen eine Danzig fördernde Wirtschaftspolitik führt (was in der Praxis mit der Förderung der *beiden* Häfen des polnischen Zollgebietes gleichbedeutend ist)?

Auf die erste Frage könnte man gegenwärtig, angesichts des Andauerns der Wirtschaftskrise, scheinbar keine konkrete Anwort erteilen. Schon die Feststellung allein jedoch, dass im polnischen Hinterlande 32 Millionen Personen wohnen, dass zu dem Hinterlande Danzigs und Gdynias (unter der Bedingung, dass polnischerseits, wie dies übrigens geschicht, eine entsprechende Verkehrspolitik betrieben wird) man die Czechoslowakei, teilweise auch Russland, Rumänien, Ungarn und Oesterreich rechnen muss, gibt eine befriedigende Antwort in dem Sinne, dass zweifellos ein so grosses Wirtschaftsgebiet, das ausserdem noch über grosse Entwicklungsmöglichkeiten verfügt, unter normalen Umständen zumindestens zwei Häfen von der Art Danzigs und Gdynias beschäftigen muss.

Die die Tätigkeit Danzigs nach dem Kriege und des jungen Gdynia illustrierenden Zahlen beziehen sich nur auf einige wenige Jahre, so dass man mit ihnen nur sehr vorsichtig operieren darf. Es genügt jedoch die Anführung einiger Zahlen, die die Gesamtheit des Problems in greller Weise beleuchten werden. Im Jahre 1926 hat der Warenverkehr über die *Seezollgrenze* Polens im Verhältnis zur Gesamtheit des Verkehrs über



Port Gdyński. Chłodnia i Hala Rybna w Porcie Rybackim. Instalacje chłodnicze budowała f-ma „Górnośląskie Zjednoczone Zakłady Huty Królewska i Laura" S. A. Katowice.
Gdynia Harbour. Fish Hall on the Fish Pier. Refrigerating plant constructed by the firm "Górnośląskie Zjednoczone Zakłady Huty Królewska i Laura" Ltd. Katowice.

alle Grenzen 27,1%, im Jahre 1931 63% und im Jahre 1932 ca. 70% betragen!

Es liegt jedoch in unserer Absicht, über die Zukunft zu sprechen. Im Zusammenhang damit müssen wir erwähnen, dass die absoluten Zahlen des Hafenverkehrs in Danzig oder Gdynia für ein paar Jahre (von denen die letzten ausgesprochene Krisenjahre sind) unserer Ansicht nach an sich nicht auf die Möglichkeiten der Zukunft hinweisen, auch nicht in objektiver Weise die Frage der „Konkurrenz" Danzigs und Gdynias beleuchten können.

Die potentiellen Kräfte hingegen des an Bevölkerung und Rohstoffen reichen polnischen Hinterlandes, dessen Landwirtschaft und Industrie trotz der Krise eine Entwicklungstendenz offenbaren, lassen die Behauptung berechtigt erscheinen, dass, wenn nur auch weiterhin 70% des Warenumsatzes mit dem Zollauslande über die 197,7 Km. Seegrenze, also über Danzig und Gdynia, gehen werden und nur 30% über die 5 396,1 Km. der Landgrenze (die Grenzen Polens und Danzigs mit dem gemeinsamen Auslande), in der Zukunft die Befürchtung, der Danziger Hafen könnte nicht voll ausgenützt werden, gegenstandslos werden muss. Natürlich bestehen auch hinsichtlich Gdynias derartige Befürchtungen nicht.

Wir behaupten also, dass ein Land, das heute bereits eine halb so grosse Bevölkerung wie das Deutsche Reich aufweist und dessen Bevölkerung sich intensiv vermehrt, Danzig und Gdynia — wenn auch nur in einer entsprechenden Proportion — die Bedeutung eines polnischen „Hamburgs und Bremens" sichern kann. Etwaige Zweifel über die Entwicklungsfähigkeit *beider* Häfen *lehnen* wir unter diesen Umständen *ab.*

Es bleibt also die Frage der Arbeitsteilung zwischen den beiden Häfen übrig.

Im Querschnitt eines grösseren Zeitraumes würde die Begünstigung *eines* Hafens durch entsprechende Massnahmen der Staatsverwaltung bei Uebergehung des anderen, der von dem ersten in einer Entfernung von 14 Km. liegt, künstlich, unnatürlich und undauerhaft sein, selbstverständlich unter der Voraussetzung, dass beide Häfen in gleicher Weise, also gleich stark, mit dem Hinterlande verbunden und ihm in gleicher Weise angepasst sind und zwar in jeder Hinsicht, so hinsichtlich der Währung, der Löhne, Steuern und anderer Leistungen, der Handelsmethoden, des Verkehrswesens, weiter, und zwar nicht an letzter Stelle, hinsichtlich der wirtschaftlichen Gesetzgebung, vor allem auf veterinärem und sanitärem Gebiete. Diese Feststellungen benötigen keiner Begründung. Im Falle Danzigs und Gdynias besteht keine Begünstigung eines Hafens auf Kosten des anderen. Am allerwenigsten gegenwärtig, in einem Zeitpunkt also, zu dem der Bau des Gdyniaer Hafens, der sebstverständlich von den polnischen Regierungsstellen gefördert worden ist, im allgemeinen beendigt ist. Die Unterstützung des *Hafens an sich* — nicht der *Bau* eines neuen Hafens — durch die polnische Regierung in Form einer entsprechenden Wirtschaftspolitik auf dem Gebiete der Zoll- und Verkehrsgesetzgebung ist selbstverständlich *beiden* Häfen immer in gleicher Weise zuteilgeworden und wird auch in der Zukunft in gleicher Weise zuteil werden. Es steht nichts jedoch dem im Wege, dass die Danziger Behörden, soweit es in ihrer Kompetenz liegt, das Wirtschaftsleben Danzigs an die Bedürfnisse und Bedingungen des polnischen Hinterlandes anpassen oder den Danziger Ha-



Port Gdyński. Składy wolnocłowe f-my „Pantarei" S. A.
Gdynia Harbour. The free customs warehouses of the firm "Pantarei" Ltd.

fen auf jede mögliche andere Art unterstützen. Der Schwerpunkt der Konkurrenzfähigkeit Danzigs und Gdynias liegt also in den Händen der Danziger Behörden sowie im gleichen Masse in den Händen der Danziger Wirtschaftskreise.

Es ist klar, dass, wenn zwei Häfen ein Land bedienen, dies eine gewisse Konkurrenz zwischen ihnen nach sich zieht, dass diese Konkurrenz aber auf dem Wege über eine Arbeitsteilung zu einer Verständigung zwecks gemeinsamer Abwehr der Konkurrenz der ausländischen Häfen unter Mitwirkung und Beihilfe der wirtschaftlichen Faktoren des Hinterlandes führen sollte.

Vom Standpunkt der Geographie scheinen Danzig und Gdynia dazu prädestiniert zu sein, in Zukunft eine Einheit zu bilden. In urbanistischer Hinsicht beginnen sie heute bereits, wenn auch noch in einem langsamen Tempo, zueinander zu gravitieren. Wenn man diese Frage von rein wirtschaftlichem Standpunkte betrachtet, so kann man diese Tendenz nur begrüssen. Wenn Polen dieser beiden Häfen bedarf, und wir sind dieser Ansicht, so erscheint es nur natürlich, dass die Arbeitsteilung auf dem Gebiete der Hafentätigkeit beizeiten vorbereitet werden soll, und zwar sowohl hinsichtlich der Warenarten als auch deren Transportziele.

Wir behaupten also, dass das ganze Problem „Danzig-Gdynia" sich auf die Frage der Arbeitsteilung zurückführen lässt, die durch unmittelbare Verständigung in erster Linie der Behörden, in weiterer Folge der Hafenverwaltungen, ja, selbst der interessierten Wirtschaftskreise gelöst werden kann. Internationale Gutachten und Schiedsgerichte werden diese Frage niemals regeln. Es muss hier auch noch unterstrichen werden, dass nur die polnischen Behörden auf die mit dem Hafen von *Gdynia* zusammenhängenden Fragen Einfluss haben können.

Für eine Hafenstadt bilden die Hafenfragen, vor allem die Frage der Verkehrsverbindungen mit dem Hinterlande, das wichtigste Problem. Bekanntlich steht Danzig in dieser Hinsicht nicht nur nicht schlechter wie Gdynia, sondern es kann eine potentiell viel bessere Verkehrsverbindung mit dem polnischen Hinterland haben, da es über dieselben Eisenbahnverbindungen verfügt und obendrein an der Mündung der Weichsel liegt, des Flusses also, der in der Zukunft samt seinen Nebenflüssen und seinem Kanalsystem ein Wasserverkehrsnetz bilden wird, das *ganz* Polen, zum Teil auch Rumänien und die Tschechoslovakai, in den Tätigkeitsbereich des Danziger Hafen ziehen wird.

Diese Umstände veranlassen uns zu der Feststellung, dass, ungeachtet der zukünftigen Situation oder der zukünftigen wirtschaftlichen Ereignisse, Wege zur Verständigung und auch zur Zusammenarbeit vorhanden sind, gefunden und ausgenützt werden *müssen*.

Unter einer Bedingung jedoch. Es genügt nicht der Vergleich des Schiffsraumgehalts und der Umschlagskosten in den beiden Häfen; zum Ziele führt nur die vollkommene *wirtschaftliche* Anpassung des Hafens (oder beider Häfen) an das Hinterland.

Es ist dies der einzige gangbare Weg. Der Hafen, der sich an das Hinterland, das er bedient, nicht anzupassen versteht oder nicht anpassen will, muss damit rechnen, dass er immer der schwächere der beiden Konkurrenten sein wird.

D. A. R.



Port Gdański Ekspedycja drzewa przez f-mę „Holmholz" w Gdańsku.
Danzig Harbour. Export of timber. Forwarding firm "Holmholz" Danzig.

GDAŃSK I GDYNIA JAKO BRAMY WYPADOWE DLA POLSKIEJ EKSPANSJI MORSKIEJ.
DANZIG AND GDYNIA — THE GATEWAYS OF POLAND'S MARITIME EXPANSION.

Na przestrzeni obejmującej 90% granicy polskiej został wystawiony nieprzebyty mur chiński, którego szczyty są posypywane wciąż nowemi szczerbami tłuczonego szkła; przedstawia on taki sam splot trudności i przeszkód dla przebycia towarów, jak dziś dla człowieka komunikacja międzyplanetarna.

(B. min. Eug. Kwiatkowski.)

For 90% of her total frontiers Poland is surrounded as by an impenetrable Chinese Wall, the summit strewn ever anew with broken glass. The obstacles it presents to the passage of goods are equal to those presented to-day by interplanetary communication.

(E. Kwiatkowski, Ex-Minister.)

Wybrzeże objęte przez Polskę w r. 1920 liczyło zaledwie 70 km i absolutnie nie przygotowane było do spełnienia zadań, jakie przed niem stanęły.

Jedyne miasto portowe, które rozsiadło się u ujścia największej rzeki polskiej — Wisły, połączone zostało z Polską połowicznie.

Rozwój handlu zagranicznego Polski a szczególnie znaczenie, jakie w handlu zagranicznym zaczął odgrywać handel zamorski, zmusił Polskę do racjonalnej eksploatacji posiadanego dostępu do morza. W miarę stopniowego rozwoju gospodarczego nie mógł Polsce, państwu 30-to miljonowemu, jeden port wystarczyć. Stąd myśl i urzeczywistnienie, budowa drugiego portu, pomyślanego jako uzupełnienie portu Gdańskiego.

W tem miejscu, gdzie przed 13-tu laty znajdowała się mała wioska rybacka Gdynia, wyrasta w tempie zaiste amerykańskiem nowoczesne miasto, liczące już przeszło 50 000 mieszkańców, powstaje najbardziej nowocześnie urządzony port na Bałtyku.

Równolegle jednak z budową nowego portu szła i dalsza rozbudowa portu Gdańskiego. Dla podniesienia jego zdolności przeładunkowej ustawiono cały szereg nowych żórawi oraz rozbudowano całe odcinki wybrzeża. W r. 1929 oddano do użytku nowy basen portowy, przeznaczony wyłącznie dla przeładunku towarów masowych. Instalacje tego basenu są ostatniemi zdobyczami techniki: zdolność przeładunkowa tych urządzeń wynosi dla węgla około 2,5 milj. ton rocznie, a dla rudy i fosfatów około 1 milj. ton. Jednocześnie z udoskonaleniem urządzeń przeładunkowych portu Gdańskiego, rozbudowano odpowiednio węzeł kolejowy.

Nie może więc być mowy o upośledzeniu Gdańska na rzecz Gdyni.

To też port Gdański od czasu włączenia do polskiego obszaru celnego stał się pierwszorzędnym portem na Bałtyku. Z małego portu o trzeciorzędnem znaczeniu, zajmującym w r. 1913 trzynaste miejsce w tabeli 20-tu portów bałtyckich, staje się Gdańsk już w r. 1928 — trzecim z kolei, po Sztokholmie i Kopenhadze, portem Bałtyku. Obrót towarowy z 2,4 milj. ton w roku 1912, osięga w roku 1928 — 8,6 milj. ton.

W tym samym czasie Gdynia z jedenastego miejsca wśród portów bałtyckich w r. 1928 — wyrugowała w r. 1930 port Szczeciński z jego piątego miejsca, a w r. 1931 przewyższa już obroty takich portów, jak Sztokholm i Kopenhaga.

W r. 1931 kryzys gospodarczy spowodował gwałtowny spadek handlu światowego i większość portów europejskich wykazuje poważny spadek obrotów. Prawie 30% światowego tonażu statków handlowych

The coastline occupied by Poland in 1920 amounted to a bare 70 kilometres and was totally unprepared for the task it had to fulfil.

The only port, situated on the mouth of the Vistula, Poland's largest river, was but half united to Poland.

With the development of trade one port could not long suffice for Poland, a State with over 30 million inhabitants. The expansion of Poland's foreign trade and the increased role which maritime trade began to play in this compelled Poland to make rational use of her access to the sea. Hence arose the idea of creating a second port, which was constructed to be supplementary to the port of Danzig.

On the site of the small fishing village of Gdynia has grown up in the course of a decade — at a rate reminiscent of America — a modern town of over 50 000 inhabitants, possessing the most up-to-date harbour on the Baltic.

The work, however, took also another direction; the transhipment capacity of Danzig harbour was also increased, new cranes were erected and the length of wharf-frontage increased.

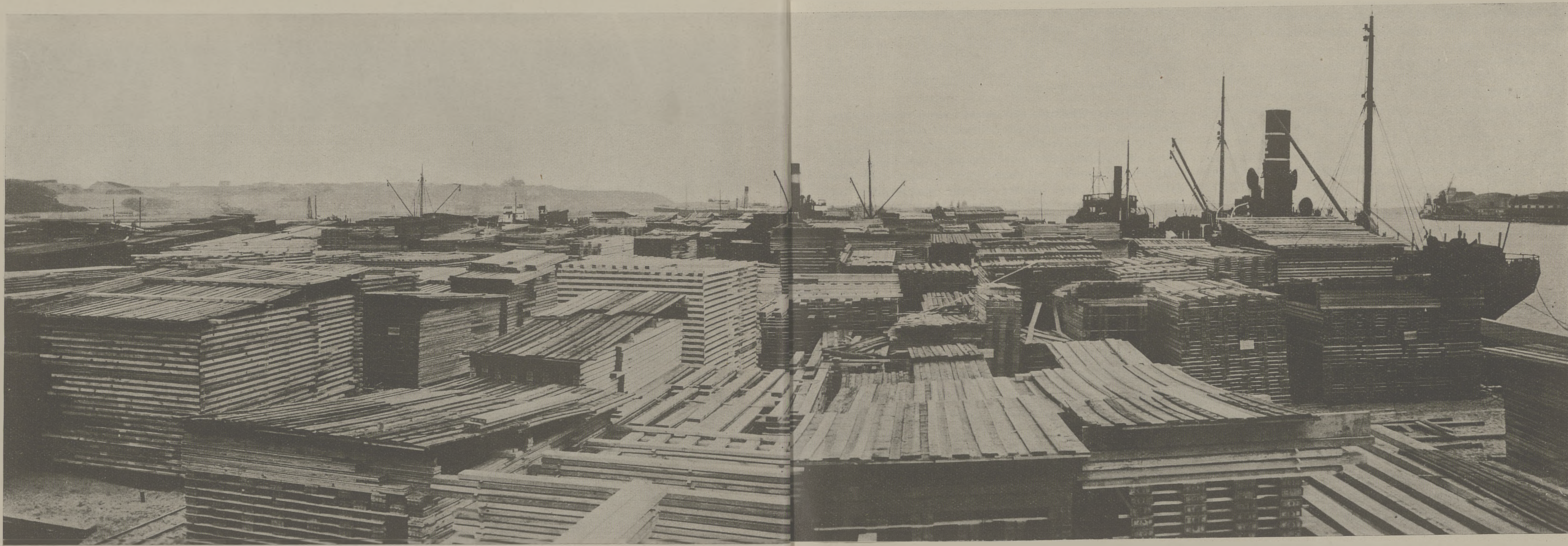
In 1929 a new harbour basin intended entirely for the transhipment of bulk cargo was opened. This basin is fitted up with the most modern machinery, having a transhipment capacity of some 2½ million tons of coal and 1 million tons of ore and phosphorites yearly. Together with the transhipment plant of Danzig harbour have been improved and increased also the railway connections to the harbour and in the harbour.

There is no basis whatever, then, for thinking that Danzig is being sacrificed for the sake of Gdynia.

Indeed it is only since the time of its connection with the Polish hinterland that Danzig has become a great Baltic port. In 1913 it was a small port of third-rate importance, occupying only the thirteenth place among the 20 ports of the Baltic: in 1928 it had risen to the third place, after Stockholm and Copenhagen, in 1932 it had outstripped all other Baltic ports and second to it in goods turnover came Gdynia. Its goods turnover in 1912 amounted to 2.4 million tons; by 1928 it had risen to 8.6 million tons.

At the same time Gdynia, which in 1928 held the eleventh place among Baltic ports, in 1930 won from Stettin the fifth place and in 1932 already exceeded in turnover such ports as Stockholm and Copenhagen.

In 1931 the economic crisis caused a violent decline in world trade and the turnover of most Euro-



Port Gdyński. Składy drewna na molo indyjsko-amerykańskiem f-my „Poged".

Gdynia Harbour. The Indian and American Pier. Timber stores of the firm "Poged".

zostaje unieruchomionych. Hamburg, Kopenhaga, Rotterdam, Bremena i Szczecin wykazują duży spadek obrotów.

Za pierwsze cztery miesiące r. b. obrót towarowy Szczecina wykazuje w porównaniu z tym samym okresem roku 1930 cofnięcie się z 1 394 000 do 1 048 000 ton.

Światowy kryzys gospodarczy nie mógł zatrzymać się u bram Polski. Tempo rozwoju portów polskich zmalało, obroty w porcie Gdańskim zaczynają się kurczyć. Ale jest to zjawisko przejściowe, a przyjmując pod uwagę, jaką rolę odgrywa handel zamorski w ogólnym handlu zagranicznym Polski, należy oczekiwać wzrostu obrotów portowych.

Poniższa tabela zilustruje udział portów polskich Gdyni i Gdańska w obrotach handlu zagranicznego Polski.

Rok	SUMY w tys. ton	SUMY w milj. zł	Proc. stosunek do ogólnego handlu zagranicznego Polski wagowy	Proc. stosunek do ogólnego handlu zagranicznego Polski wartość
1929	11 045	1 626	42,27	27,45
1930	11 529	1 393	51,25	29,78
1931	13 182	1 119	60,93	33,50

W 1932 r. zaś ruch towarowy przez polską morską granicę celną wynosił w stosunku do całości obrotu przez wszystkie granice przeszło 70%.

Proces przesuwania się przewozu towarów w wymianie handlowej Polski z zagranicą z dróg lądowych na drogę morską nie jest jeszcze zakończony. Możliwości eksportowe Polski nie są jeszcze należycie wykorzystane. Zaledwie kilka procent wywozu naszego idzie na rynki pozaeuropejskie. Jeżeli przyjmiemy pod uwagę, że Czechosłowacja, nie mając dostępu do morza, wywozi na te rynki przeszło 17% swego eksportu, to zdamy sobie sprawę z możliwości, jakie stoją przed nami.

Jeszcze dużo towarów idzie do Polski i wychodzi przez porty obce. Ilościowo może i nie tak dużo, około 800 000 ton, ale jest to drobnica wysokowartościowa, stanowi przeszło 30% wartości obrotu zamorskiego. A jeżeli weźmiemy pod uwagę, że średnia wartość tony przewożonej przez Hamburg i Bremenę wynosi około 800 zł — to widzimy stąd, jakie duże zadanie wobec swego zaplecza mają do spełnienia porty Gdyński i Gdański.

Ze swej strony Polska, starając się przyciągnąć jak najwięcej towarów na swe porty, prowadzi od szeregu lat konsekwentną politykę korzystnych taryf kolejowo-portowych, stosując taryfy kombinowane ko-

pean ports fell considerably. Almost 30% of the world tonnage of merchant shipping lay inactive.. There was a great decline in the turnover of Hamburg, Copenhagen, Rotterdam, Bremen and Stettin. The turnover of Stettin which, in the first four months of 1930 amounted to 1,394,000 tons shows a decline in the first four months of 1933 to 1,048,000 tons.

The world economic crisis could not pass over Poland. The development of the Polish ports began to proceed more slowly. Danzig's turnover began even to decrease. This, however, is merely temporary. When one considers the role played by overseas trade in the general foreign trade of Poland one cannot but anticipate the further growth of the turnover of her ports.

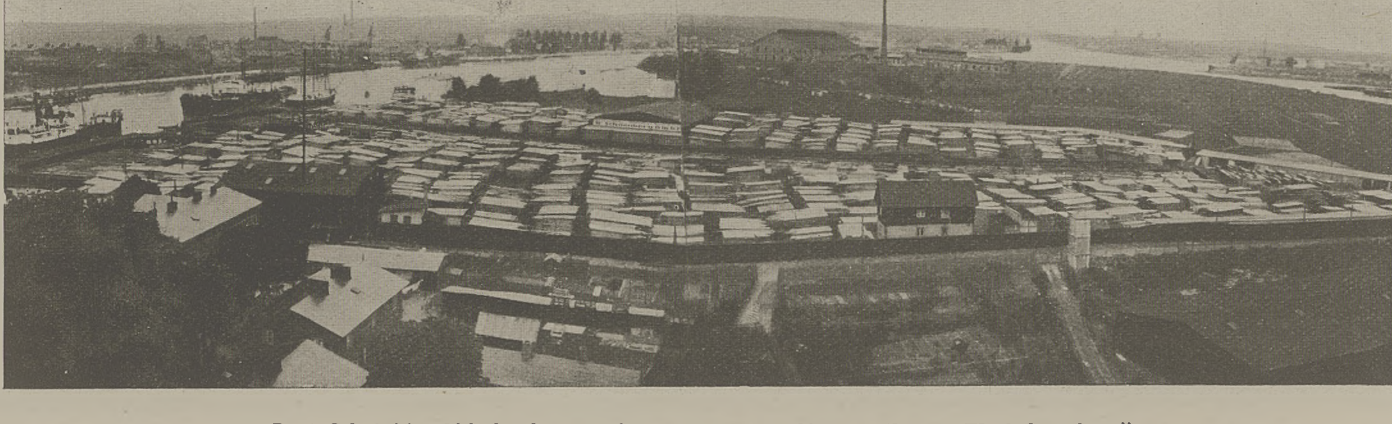
The following table illustrates the part played by the Polish ports of Gdynia and Danzig in the general foreign trade of Poland:

Yar	TURNOVER in thousand tons	TURNOVER in million złotys	Percentage of Poland's total foreign trade	
1929	11 045	1 626	42,27	27,45
1930	11 529	1 393	51,25	29,78
1931	13 182	1 119	60,93	33,50

In 1932 Gdynia's trade amounted to over 70% of the whole foreige trade of Poland.

The process of shifting the trend of Poland's foreign trade from overland to maritime routes is not yet completed. Only a small percentage of our export finds its way as yet to non-European markets. Poland's export possibilities have not yet been fully utilized. The fact that Czecho-Slovakia, which has no outlet of its own to the sea, sends over 17% of its exports to these markets can serve as illustration of the possibilities open to us.

A large proportion of Poland's export and import still passes through foreign ports. In tonnage this is not a very considerable amount (some 800.000 tons), but it is for the most part composed of high value miscellaneous goods and constitutes in value over 30% of our total overseas trade. If one consider that the average value per ton of goods conveyed through Hamburg and Bremen for us is about 800 zł. it becomes apparent what large services the ports of Gdynia and Danzig have to perform for their hinterland.



Port Gdański. Składy drewna f my „Danziger Sleeper-Kontor W. Schoenberg".
Danzig Harbour. Timber stores of the firm "Danziger Sleeper-Kontor W. Schoenberg".

lejowo-morskie oraz cła preferencyjne. Polityka owa daje już pomyślne rezultaty: cały szereg artykułów handlu zamorskiego Polski kieruje się na polskie porty z pominięciem konkurencyjnych zagranicznych. Już złamaliśmy hegemonję Bremeny w sprowadzaniu bawełny do Polski. W roku 1931 przez Gdynię wwieziono tylko 6 063 ton, w roku następnym przeszło już przez Gdynię 26 839 ton, a w pierwszem półroczu bieżącego roku przewinęło się 37 970 ton (około 152 000 bel) i będziemy z pewnością w stanie podołać całemu importowi bawełny do Polski, a jest to ilość dość pokaźna — około 55 000 ton rocznie.

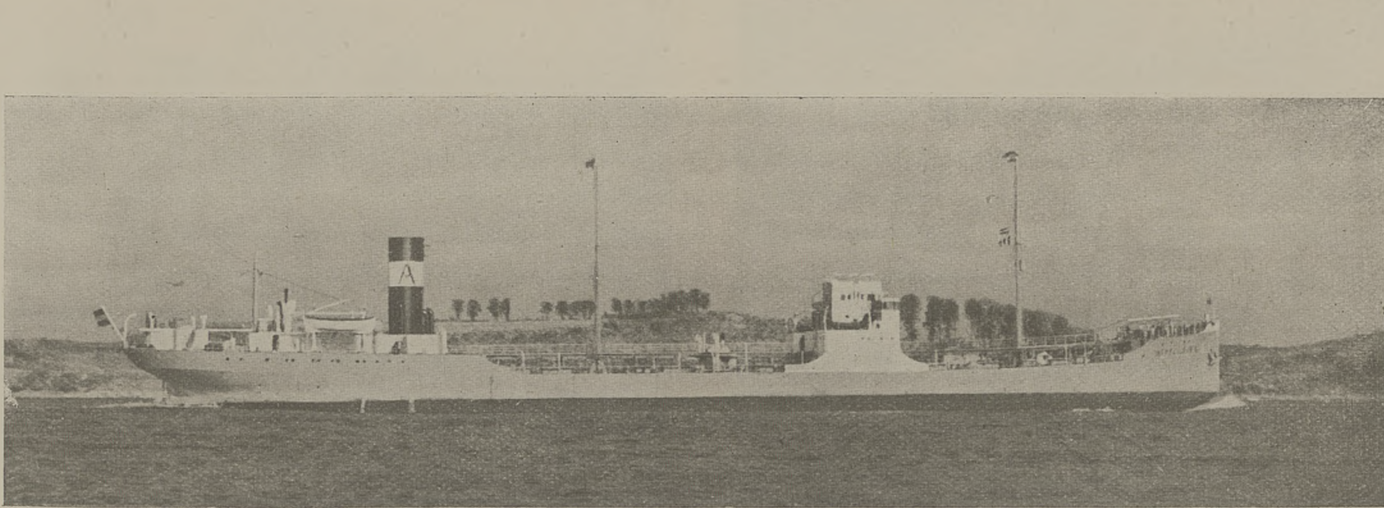
Stawki przewozowe na kolejach polskich są niższe, niż na jakichkolwiek innych kolejach w Europie Środkowej i Wschodniej. Taryfy wyjątkowe jeszcze bardziej pogłębiają tę różnicę na korzyść Gdańska i Gdyni, dzięki czemu mogą porty polskie rozszerzyć zakres swych wpływów portowych. W dziedzinie popierania tranzytu przez Polskę pomiędzy portami Gdańskim, Gdynią a krajami ościennymi, Zarząd polskich kolei prowadzi podobną politykę. Np. polsko-gdańsko-czechosłowacka taryfa portowo-kolejowa jest utrzymana na tak niskim poziomie, że przewóz z Gdańska i odwrotnie jest tańszy niż przez którykolwiek z innych portów na Bałtyku lub Morzu Śródziemnem. Jak widzimy, polityka ekonomiczna Rządu polskiego w dziedzinie ustawodawstwa celnego i komunikacyjnego jest jednakową dla obu portów, a pewne udogodnienia istniejące w porcie Gdyńskim, dotyczą wyłącznie tych dziedzin, w których Polska nie posiada uprawnień w Gdańsku; jest rzeczą Senatu gdańskiego wprowadzić analogiczne udogodnienia i w porcie Gdańskim.

Porty Gdańsk i Gdynia w zgodnej współpracy muszą spełniać zaszczytną rolę bramy wypadowej dla polskiej ekspansji zamorskiej. Polska polityka morska polega na jednoczesnem wykorzystaniu obu portów, ale nie w ten sposób, ażeby Polska służyła Gdańskowi i ażeby Gdańsk miał monopol na polski handel zamorski, lecz aby Gdańsk służył Polsce i w ramach polskiej polityki gospodarczej wykorzystał swe położenie geograficzne. Kupiectwo gdańskie musi zawczasu pomyśleć o wspólnym froncie gospodarczym. Współpraca może tylko wyjść na korzyść Gdańska. Jej akcentowanie i rozwijanie może będzie pożyteczniejszą rzeczą, niż podkreślanie różnic i wynikających stąd obaw.

Poland, in her attempt to concentrate as much of her trade as possible in her own ports, has for some years carried out a consistent policy of establishing specially advantageous railway maritime freights and maritime import duties. The results of this policy are already considerable inasmuch as many lines of goods in Poland's foreign trade pass through the Polish ports instead of through foreign, competitive ports. Bremen's ascendancy in the cotton import to Poland has already been destroyed. In 1931 only 6,063 tons of cotton were imported through Gdynia, in 1932 already 26,839 tons, and in the first half year of 1933 37,970 tons (about 152 000 bales). It will undoubtedly be possible in the future to direct the entire cotton import through Polish ports — an import amounting to the considerable figure of some 55,000 tons per year. Freights on Polish railways are lower than those on any other Central or East European railways The system of preferential tariffs still further increases this difference in favour of Danzig and Gdynia and helps to widen the sphere of their influence as ports. The Polish railways pursue a similar policy with regard also to the support of goods transit from Danzig and Gdynia through Poland to the neighbouring countries. Maritime-railway freights, for instance, through Poland, between Danzig and Czecho-Slovakia are kept so low as to make transport via Danzig cheaper than through any other Baltic or Mediterranean port. The economic policy of the Polish government as expressed in legislation concerning tariffs and communications is identical for both Polish ports. Gdynia is privileged only in those directions in which Poland possesses no rights in Danzig; it obviously rests with the Danzig Senate to introduce similar privileges in Danzig.

In friendly co-operation the two ports of Danzig and Gdynia must occupy the important position of gateways for Poland's overseas expansion. Poland's maritime policy is based on the equal exploitation of both ports, not, however, in such manner that Poland should serve Danzig and Danzig have a monopoly of our overseas trade, but that Danzig should serve Poland and make full use of its geographical position in accordance with Poland's economic policy. Co-operation can only benefit Danzig. The development of co-operation can give far more than the emphasising of differences and of the fears arising from them.

Ralski.



Port Gdański. T.-M.-S. „ADRIA" z ładunkiem melasy do U. S A.
Makler okrętowy: H. Scharenberg & Co. w Gdańsku.

DANZIG UND GDYNIA

ALS AUSFALLSTORE DES POLNISCHEN UEBERSEEHANDELS.

Auf einer Strecke, die 90% der polnischen Grenze darstellt, wurde eine unübersteigbare chinesische Mauer errichtet, deren obere Ränder mit immer neuen Glasscherben besät werden; sie stellt für den Warenverkehr die gleiche Zusammenballung von Hindernissen dar, wie sie der interplanetarische Verkehr den heutigen Menschen entgegenstellt.

(Minister a. D. E. Kwiatkowski)

Die 70 Km. lange Seeküste, die Polen im J. 1920 im Besitz genommen hat, war in technischer Hinsicht für die wichtige Aufgabe, der sie zu dienen hatte, vollkommen unvorbereitet.

Die einzige Hafenstadt dieses Gebietes, gelegen an der Mündung des grössten polnischen Stromes, der Weichsel, ist mit Polen nur teilweise verbunden worden.

Mit der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwicklung konnte Polen, einem Staate mit einer Bevölkerung von über 32 Mill., der eine Hafen nicht genügen. Die Entwicklung des polnischen Aussenhandels, besonders aber die Steigerung der Bedeutung des Ueberseehandels im Aussenhandel Polens veranlassten den polnischen Staat, eine rationelle Exploitierung seines Zugangs zur See in Angriff zu nehmen. Aus dieser Tendenz heraus wurde die Idee des Baues eines zweiten polnischen Hafens als Ergänzung des Danziger Hafens und deren Realisierung geboren.

An derselben Stelle, an der vor 13 Jahren das kleine Fischerdorf Gdynia gelegen war, ist in wirklich amerikanischem Tempo eine moderne Stadt, die heute bereits über 50 000 Einwohner zählt, gewachsen, ist der am neuzeitlichsten eingerichtete Ostseehafen erstanden.

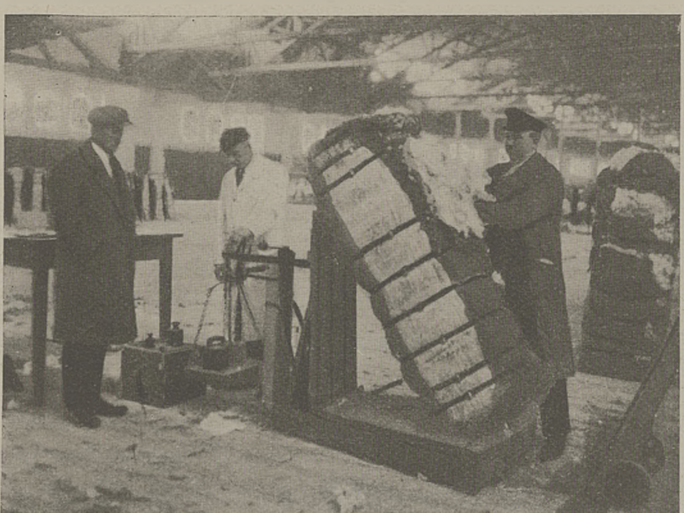
Auch nach einer anderen Richtung wurde jedoch die Arbeit zu gleicher Zeit geführt. Man war auch bedacht, die Umschlagfähigkeit des Danziger Hafens zu steigern: eine Reihe neuer Kräne gelangte hier zur Aufstellung, neue Kais wurden ausgebaut. Im J. 1929 ist ein neues Hafenbassin dem Verkehr übergeben worden, das für den Umschlag von Massengütern bestimmt war. Die Einrichtungen dieses Bassins stellen das Modernste auf diesem Gebiete dar: ihre Umschlagskapazität beträgt für Kohle ca. 2,5 Mill. Tonnen jährlich, für Erze und Phosphat ca. 1 Mill. Tonnen. Gleichzeitig mit der Vervollkommnung der Umschlagseinrichtungen des Danziger Hafens ist auch der entsprechende Ausbau des zum Hafen führenden Eisenbahnnetzes erfolgt. Von einer Benachteiligung Danzigs im Verhältnis zu Gdynia kann somit keine Rede sein.

Der Danziger Hafen ist denn auch, seitdem er dem polnischen Zollgebiet einverleibt worden war, zu einem der ersten Ostseehäfen geworden. Im J. 1913 hat er noch eine ganz geringfügige Rolle gespielt und in der Reihe der Ostseehäfen an 13-ter Stelle rangiert, im J. 1928 hat er dagegen bereits den dritten Platz hinter Stockholm und Kopenhagen eingenommen. Der Warenumsatz ist von 2,4 Mill. Tonnen im J. 1912 auf 8.6 Mill. Tonnen im J. 1928 angestiegen.

Gdynia, das im J. 1928 unter den Ostseehäfen noch an 11-ter Stelle gestanden hat, hat im J. 1930 bereits den Stettiner Hafen von dessen 5-ter Stelle verdrängt, um im J. 1931 so angesehene Häfen, wie Stockholm und Kopenhagen, zu überflügeln.

Im J. 1931 hat die Wirtschaftskrisis einen gewaltigen Rückgang des Welthandels hervorgerufen u. seit dieser Zeit weist die Mehrzahl der europäischen Häfen einen entsprechenden Rückgang der Umsätze auf. Fast 30% der Raumgehalts der Handelsschiffe ist aufgelegt worden. Hamburg, Kopenhagen, Rotterdamm, Bremen und Stettin beginnen zusammenzuschrumpfen. In den ersten 4 Monaten des laufenden Jahres weist der Wahrenverkehr Stettins im Vergleich mit dem gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1930 einen Rückgang von 1,394,000 Tonnen auf 1,048.000 Tonnen auf.

Die Weltwirtschaftskrisis konnte an den Toren Polens nicht aufgehalten werden. Das Tempo der Entwicklung der polnischen Häfen hat abgenommen, die Umsätze des Danziger Hafens begannen einzuschrumpfen. Es ist dies jedoch eine vorübergehende Erscheinung, die mit Beginn einer Konjunkturbesserung verschwinden und der früheren, steigenden Tendenz Platz machen wird.



Port Gdyński. Analiza bawełny w składach towarzystwa „Bergenske Baltic Transports" S. A.



Gdynia Harbour. Analysing cotton. Forwarding firm "Bergenske Baltic Transports" Ltd.

Die unten angeführte Tabelle illustriert den Anteil der polnischen Häfen, Danzigs und Gdynias an den Aussenhandelsumsätzen Polens:

Jahr	Gesamtaussenhandel Polens in taus. Tonn	in Mill. Zł	Prozentueller Anteil Danzigs und Gdynia in der Menge	im Wert
1929	11 045	1 626	42.27	27.45
1930	11 529	1 393	51.25	29.78
1931	13.182	1 119	60.93	33.50

Im Jahre 1932 ist der Anteil des Umsatzes der polnischen Häfen an dem Gesamtumsatz der polnischen Ausfuhr auf 70% gestiegen.

Der Prozess der Umlenkung des Warenaustausches im Handelsverkehr Polens mit dem Auslande von den Landstrassen auf die Seewege ist noch nicht abgeschlossen. Die Exportkapazität Polens ist noch nicht genügend ausgenützt. Nur wenige Prozente unserer Ausfuhr gehen nach aussereuropeischen Staaten. Wenn wir die Tatsache berücksichtigen, dass die Czechoslowakei, die keinen Zugang zur See hat, nach diesen Märkten ca. 17% ihrer Ausfuhr verschickt, so können wir uns über die Möglichkeiten klar werden, die uns noch offen stehen.

Viele Waren gehen nach Polen noch über fremde Häfen. Mengemässig spielen sie vielleicht keine so grosse Rolle — es kommen ca. 800 000 Tonnen in Frage — doch handelt es sich hierbei um hochwertige Stückgüter, deren Wert über 30% des Wertes unseres ganzen Warenverkehrs mit der Uebersee darstellt. Wenn man berücksichtigt, das der Durchschnittswert einer nach Polen über Hamburg und Bremen gehenden Tonne Waren 700 zł beträgt,, so kann man ermessen, welche grosse Aufgabe die Häfen von Danzig und Gdynia im Verhältnis zu ihrem Hinterlande noch zu erfüllen haben.

Polen, das bemüht ist, möglichst viele Waren nach seinen Häfen zu ziehen, führt seinerseits seit einer Reihe von Jahren eine den Ueberseeverkehr begünstigende Politik der Hafeneisenbahntarife, indem es kombinierte Ueberseeeisenbahntarife sowie Preferenzzölle zur Anwendung bringt. Diese Politik zeitigt bereits günstige Ergebnisse. Eine Reihe von Artikeln des polnischen Ueberseehandels orientiert sich nach den polnischen Häfen unter Umgehung der mit ihnen konkurierenden ausländischen Häfen. Bereits haben wir die Hegemonie Bremens auf dem Gebiete des Baumwollimports nach Polen gebrochen, wie es die nnten angeführte Tabelle beweist:

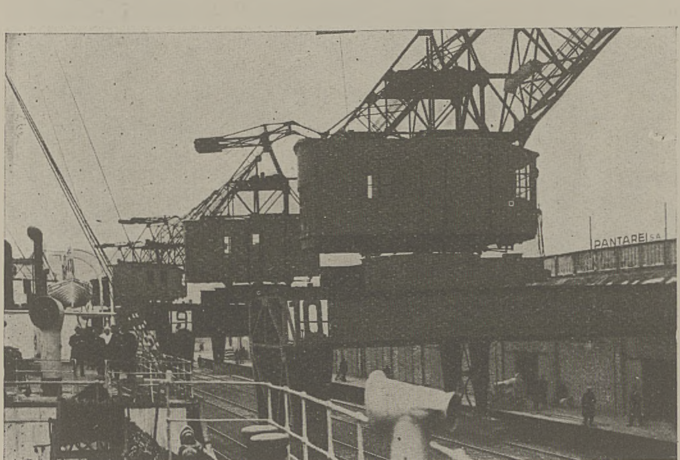
Baumwollimport über Gdynia		
1930		564 Tonnen
1931		6 063 Tonnen
1932		26 863 Tonnen
1933	I—VI	37 970 Tonnen

In der Zukunft werden wir zweifellos im Stande sein, den ganzen Baumwollimport nach Polen — es handelt sich hier um ca. 55 000 To. jährlich — nach den polnischen Häfen zu ziehen. Die Frachtsätze auf den polnischen Eisenbahnen sind niedriger, als auf den Eisenbahnen der anderen Ost- und Mitteleuropeischen Staaten. Verschiedene Ausnahmetarife gestalten die Sachlage noch günstiger für Danzig und Gdynia, so dass die polnischen Häfen ihren Tätigkeitsbereich bedeutend erweitern können.

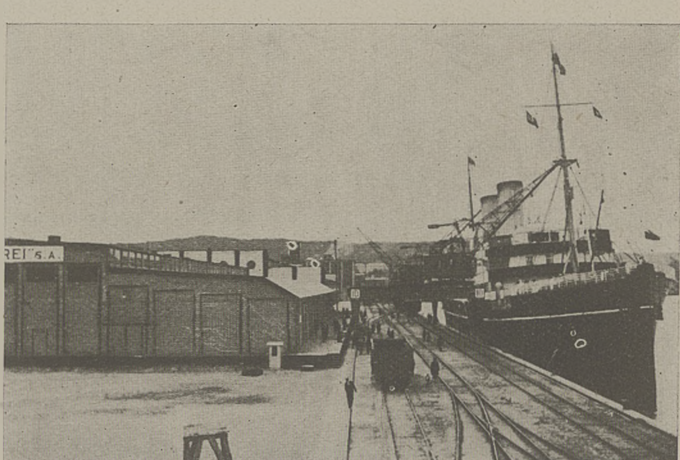
Hinsichtlich der Unterstützung des Transitverkehrs von den Häfen Danzig und Gdynia über Polen nach den Nachbarländern führt die polnische Eisenbahnverwaltung eine gleichgeartete Politik. So ist z. B. der polnisch-danziger-czechoslovakische Hafeneisenbahntarif so niedrig gehalten, dass der Transport von Danzig nach der Czechoslovakei und umgekehrt billiger zu stehen kommt als von irgend einem Ostsee- oder Mittelmeerhafen nach dem gleichen Lande. Wie wir sehen, behandelt die polnische Regierung beide Häfen auf dem Gebiete der Zollgesetzgebung und der Eisenbahntarife in gleicher Weise.

Danzig und Gdynia sollen in einträchtiger Zusammenarbeit die Rolle des Ausfalltores für die polnische Expansion nach der Uebersee spielen. Polens Seepolitik beruht in der gleichen Ausnützung der beiden Häfen, nicht in dem Sinne jedoch, dass Polen Danzig dienen und Danzig in polnischem Ueberseehandel eine Monopolstellung einnehmen würde, sondern in dem Sinne, dass Danzig Polen dient und im Rahmen der polnischen Wirtschaftspolitik seine geographische Lage ausnützt. Die Danziger Kaufmannschaft muss beizeiten an eine gemeinsame Wirtschaftsfront denken. Die Zusammenarbeit kann Danzig nur zum Nutzen ausschlagen. Ihre Entwicklung wird zweifellos gewinnbringender sein, als die Akzentuierung der bestehenden Unterschiede und der sich daraus ergebenden Befürchtungen.

Ralski.

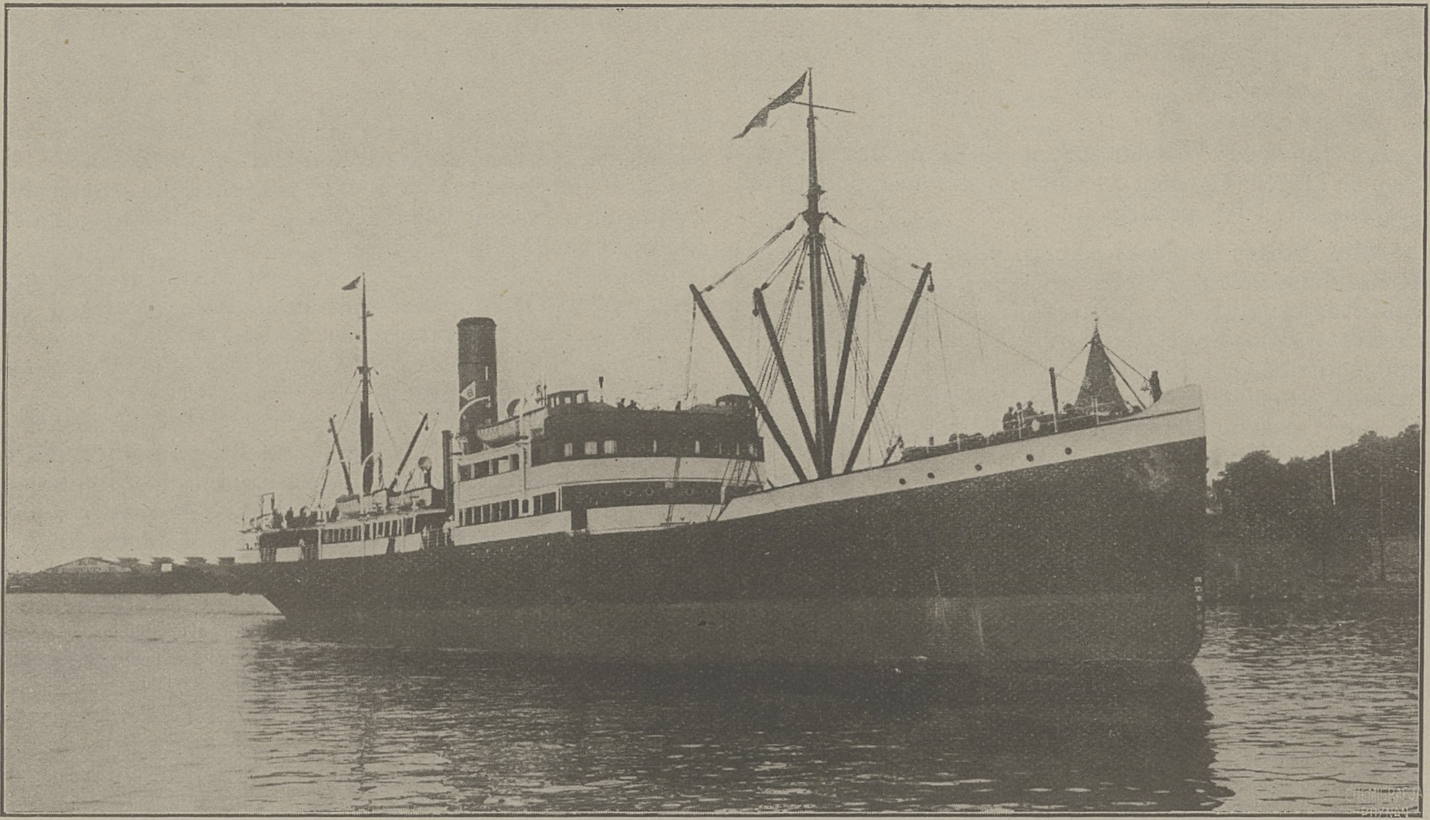


Port Gdyński. Przeładunek towarów zamorskich przez „Pantarei" bezpośrednio ze statku do składów drobnicowych.



Gdynia Harbour. Polish Wharf. Parcel warehouses of the "Pantarei" Ltd.

EKSPORT BEKONÓW DO ANGLJI.
BACON EXPORT FOR ENGLAND.



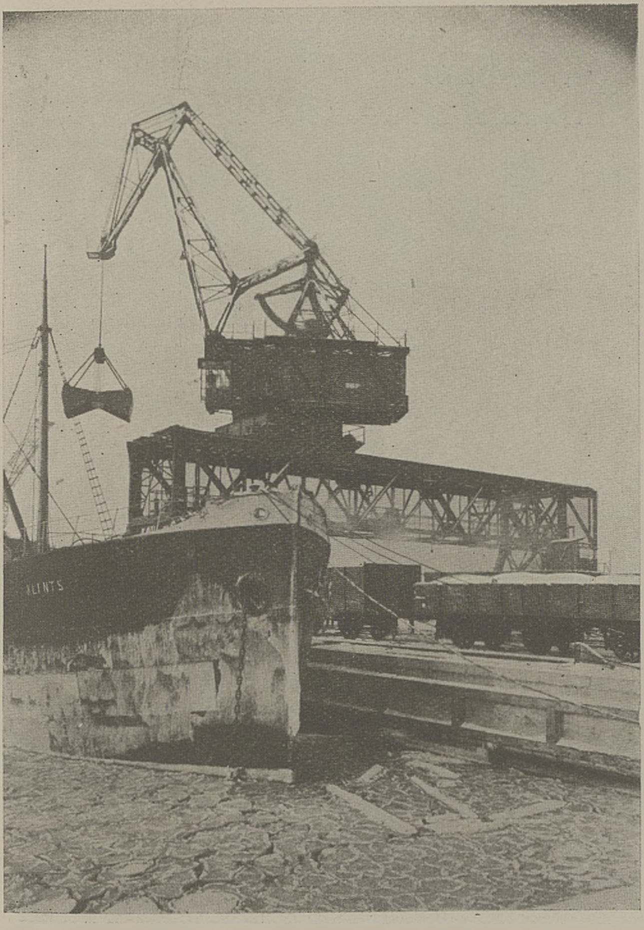
Statek Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego — „Warszawa", utrzymujący regularną komunikację pomiędzy portami: Gdynia - Gdańsk - Londyn.
S. S. "Warszawa" of the Polish British Steamship Co Ltd. - plying regularly between Gdynia - Danzig and London.



Port Gdyński. Ładowanie bekonów z wagonów-chłodni (budowy f-my H. Cegielski) na S. S. „Warszawa" (Eksped. Schenker & Co.)
Gdynia Harbour. Loading bacon for England.



Port Gdyński. Statek towarowo-pasażerski towarzystwa „United Baltic Corporation" Ltd. - „Baltonia" - utrzymujący regularną komunikację pomiędzy portami: Gdynia - Gdańsk - Londyn.
S. S. "Baltonia" of the "United Baltic Corporation" Ltd. - plying regularly between Gdynia - Danzig and London.



Port Gdyński. Nabrz. Śląskie. Żóraw chwytakowy f-my „Elibor" Spółki Akcyjnej Handlowo-Przemysłowej „Ł. J. Borkowski" (Budowała f-ma „HUTA ZGODY")



Port Gdyński. Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob" załadowuje 10-cio miljonową tonę węgla eksportowego w dniu 29. VII. 1933 r.

ŁADUNKI RZECZNO-MORSKIE: WISŁA - GDAŃSK - GDYNIA
COMBINED RIVER - MARITIME CARGOES, VISTULA - DANZIG - GDYNIA.



Port Gdyński. Barki „Lloydu Bydgoskiego" wyładowują cukier do składów „Cukroportu". (Eksped. „Warszaw. Tow. Transport".)
Gdynia Harbour. Barges of the firm "Lloyd Bydgoski" discharging sugar for the warehouses of the firm „Cukroport"
Forwarding firm "Warszawskie Towarzystwo Transportowe"



Port Gdyński. Eksport szyn do Brazylji. (Wysyłająca f-ma „Huta Pokój" S. A. Katowice).
Gdynia Harbour. Export of railway lines of the firm "Huta Pokój" Ltd.- Katowice to Brazil.



Port Gdyński. Statki rybackie towarzystwa „Mopol" wyruszają z Gdyni na połów śledzi na Morzu Północnem.



Gdynia — Port Rybacki. Magazyn tranzytowy na śledzie o pojemności 10 000 beczek. Dzierżawca f-ma „Towarzystwo Przemysłu Rybnego Bloomfield's" S. A.

BUDOWA MAGAZYNU TRANZYTOWEGO I WIADUKTU NR. 4
W PORCIE GDYŃSKIM.

Dwiema największemi budowlami ubiegłego i obecnego sezonu budowlanego są budowy Magazynu Tranzytowego i Wiaduktu Nr. 4 wykonywane na zlecenie Min. Przemysłu i Handlu przez Koncern dla Rozbudowy Portu w Gdyni (F-my F. Skąpski i S-ka Inżynierowie S. A. i Wolski, Wiśniewski Inż.).

Magazyn Tranzytowy, który łącznie z Halą Pasażerską tworzyć będzie jedną całość architektoniczną tak zwany Dworzec Morski, ma w przyszłości obsłużyć cały ruch pasażerski i emigracyjny w porcie Gdyńskim oraz ułatwić magazynowanie cenniejszych towarów t. zw. drobnicy. Zarówno usytuowanie jak i projekt Magazynu uwzględniły w całej rozciągłości stawiane tej budowli wymagania. Położenie Magazynu na molo Pasażerskiem przy nabrzeżu Francuskiem w pobliżu wejścia do portu, oraz mała odległość dzieląca to nabrzeże od centrum miasta stwarzają nader dogodne warunki dla ruchu osobowego. Pasażerowie, nie zatrzymujący się w mieście, będą mieli możność przesiadać się bezpośrednio ze statków do pociągów oczekujących na nich od strony lądu.

Przeładunek drobnicy odbywać się będzie przy pomocy kranów na wagony podstawione od strony lądu lub ze specjalnej rampy na samochody podjeżdżające do Magazynu ulicą biegnącą wzdłuż Mola Pasażerskiego.

Powierzchnia zajęta przez Dworzec Morski wynosi około 5 500 m² z tego na Halę Pasażerską przypada ca 1 100 m², reszta na Magazyn Tranzytowy. Wysokość budynku — 13 m. Pod względem konstrukcyjnym Dworzec Morski jest t. zw. budowlą szkieletową. Szkielet żelbetowy przykryty jest dachem również żelbetowym, wyłożonym korkiem dla izolacji cieplnej. Ściana I piętra od strony morza składa się całkowicie z rozsuwanych bram, zawieszonych na wsporniku. Dzięki temu można zawsze uzyskać w ścianie otwór w dowolnem miejscu i dowolnej szerokości.

Do chwili obecnej wykonane są roboty w surowym stanie, a całkowite wykończenie przewiduje się na grudzień b. r.

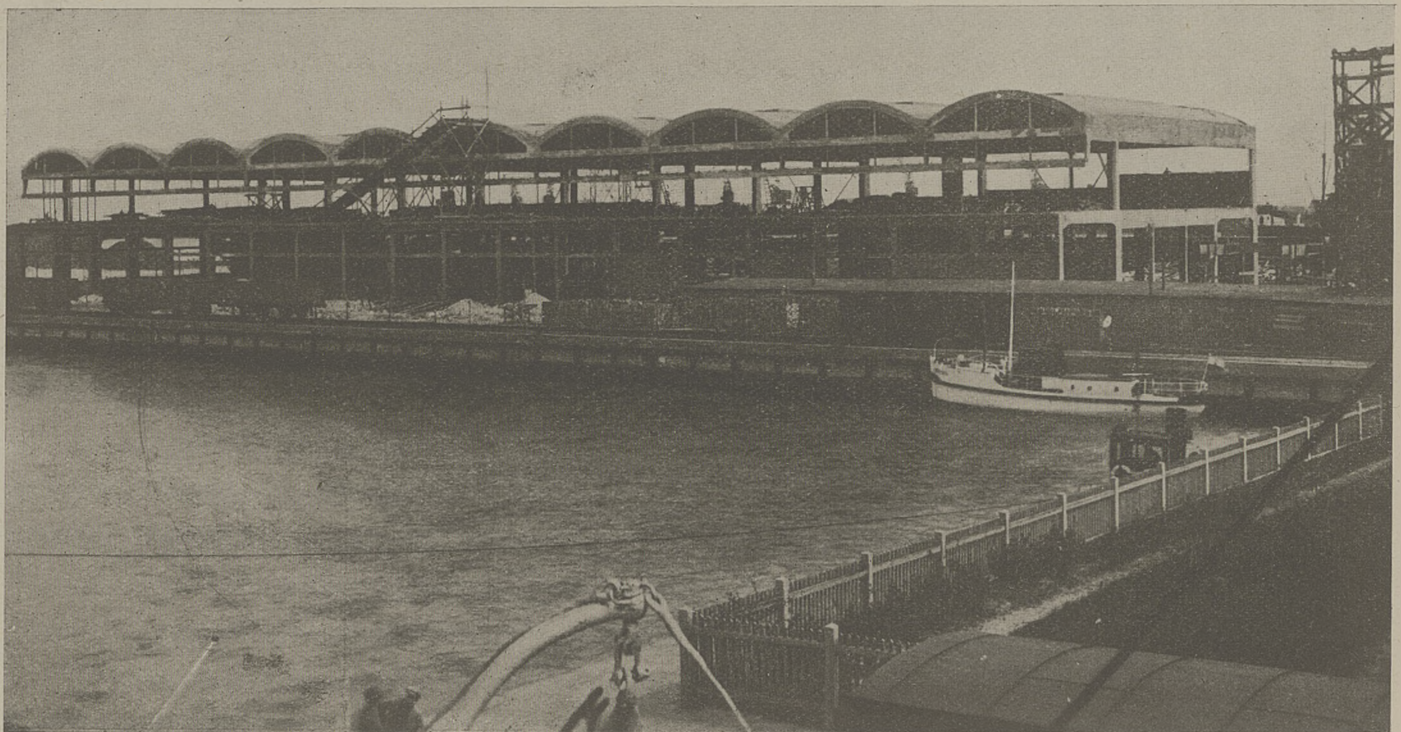
Prace wykonane przedstawiają się, jak następuje:

Ułożono betonu 2 500 m³ zużywając do niego około 900 000 kg cementu (ca 60 wagonów). Na zbrojenie konstrukcji żelbetowej zużyto 295 000 kg żelaza. Deskowania wykonano 15 500 m².

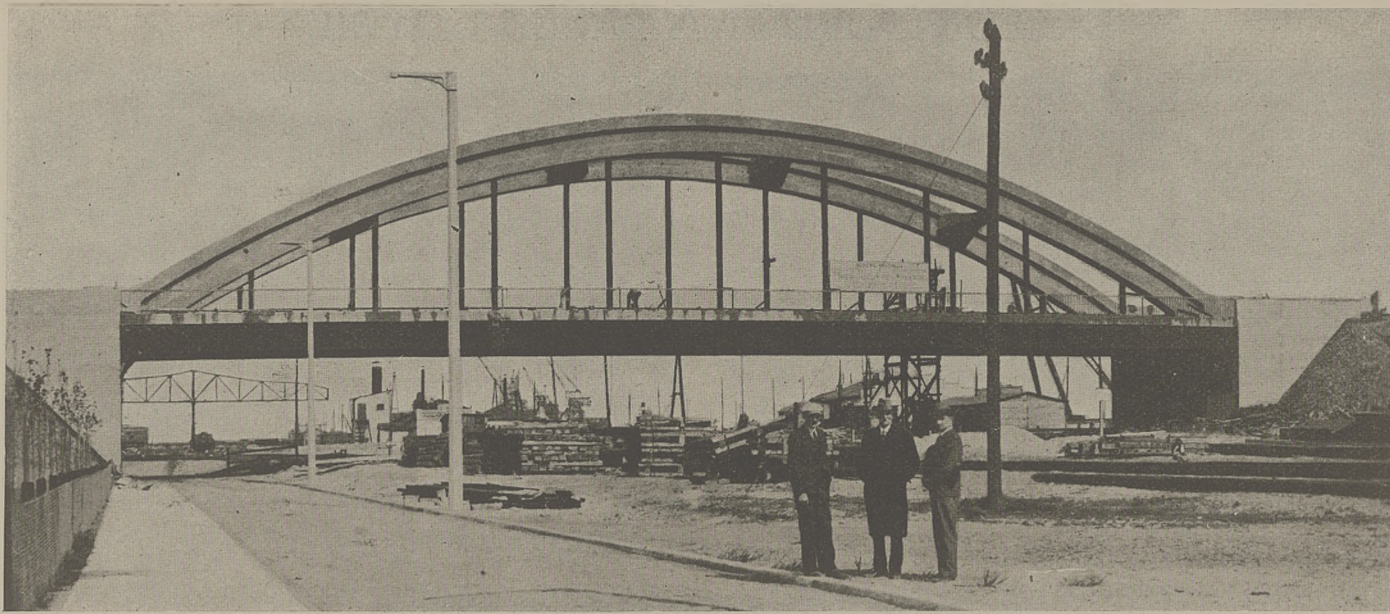
WIADUKT Nr. 4 jest drugim z serji wiaduktów, które połączone ze sobą nasypami utworzą w przyszłości t. zw. ulicę Mostową, uniezależniającą całkowicie komunikację kołową między miastem i portem od ruchu kolejowego. Dotychczas wjeżdżając do portu od strony Urzędu Morskiego musieliśmy przejeżdżać przez cztery przejazdy w poziomie torów kolejowych, przyczem przejazd przez tory prowadzące na molo Węglowe jest najbardziej kłopotliwy, ze względu na największy na tem molo ruch pociągów. Wiadukt Nr. 4 pozwala przejeżdżać ponad tem najruchliwszem miejscem, stwarzając znacznie lepsze warunki komunikacji między miastem i portem.

Opisany wiadukt jest co do wielkości drugim tego rodzaju dziełem sztuki inżynierskiej w Polsce: największy w Polsce most żelbetowy na rzece Sole pod Kobiernicami ma rozpiętość 68 m. Wiadukt Nr. 4 w Porcie Gdyńskim 62 m. Inne wymiary wiaduktu są następujące: szerokość jezdni 7,5 m, chodników 2,65 m, największe wzniesienie łuków nad jezdnią 10.30 m. Przyczółki wiaduktu są posadowione każdy na 96 palach drewnianych o średnicy 35 cm. zabijanych na głębokość 7 m. Łuki ściągnięte są ściegiem żelaznym (cięciwą), jezdnia, jak to widać na fotografji, na str. 27, jest podwieszona do łuków na żelaznych wieszakach.

Deskowanie wykonano dla łuków i jezdni 3 050 m² zużywając na nie 256 m³ drzewa. Na rusztowanie pod konstrukcję zużyto 358 m³ drzewa, na windy, pomosty, dojazdy 13 m³.



Budowa Magazynu Tranzytowego w Gdyni.



Betonu ułożono 877 m^3 (łuki 288 m^3; jezdnia 399 m^3; przyczółki 190 m^3. Żelazo na ściąg i wieszaki waży 167 000 kg, na zbrojenie konstrukcji żelbetowej 97 000 kg. Betonowanie odbywało się w dwóch transzach, przyczem każda transza była wykonywana bez przerwy na 3 zmiany. W 1-szej transzy zabetonowano łuki wiaduktu (42 godziny po 53 robotników na każdą zmianę), w drugiej transzy wykonano jezdnię i chodniki (36 godzin po 65 robotników na zmianę).

W dniach 18—21 maja odbyło się próbne obciążenie wiaduktu, które dało rezultaty bardzo dobre.

W dniu 7 lipca odbył się odbiór wiaduktu oraz całej ul. Mostowej. Tem samem oddano tą b. potrzebną arterję komunikacyjną do użytku publicznego.

Inż. Tadeusz Kuhnke.

EKSPORT CUKRU POLSKIEGO.

Polski przemysł cukrowniczy — mimo pogarszającej się konjunktury na rynkach międzynarodowych — nie ogranicza się jedynie do produkcji cukru na potrzeby rynku wewnętrznego, lecz wytwarza ponadto corocznie znaczne ilości cukru na eksport, co pozostaje w ścisłym związku ze znaczeniem, jakie posiada możność uprawy buraków cukrowych dla rolnictwa.

Głównymi odbiorcami polskiego cukru eksportowego są Anglja i Holandja, pozatem w ostatnich latach coraz bardziej wzrastały wysyłki do krajów bałtyckich, będących ze względu na ich geograficzne położenie naszemi naturalnemi rynkami zbytu. Wysyłki te — uskuteczniane z drobnemi wyjątkami drogą morską — szły początkowo przez Gdańsk oraz częściowo przez Hamburg i Szczecin.

Od chwili uruchomienia portu gdyńskiego polski przemysł cukrowniczy dążył do stworzenia sobie w tym porcie bazy wyjściowej dla całego eksportu cukru. W tym celu na podstawie umowy zawartej z Min. Przemysłu i Handlu w r. 1929, cukrownictwo otrzymało w porcie w Gdyni odpowiednie tereny pod budowę własnych magazynów. Dla przeprowadzenia budowy i eksploatacji magazynów portowych utworzono spółkę pod firmą „Cukroport" — Składy Portowe Zachodnio - Polskich Cukrowni Sp. z o. p. w Poznaniu; udziałowcami jej są zachodnio - polskie cukrownie, które wykonują główną część eksportu cukru z Polski.

Spółka ta wybudowała w 1930 r. pierwszy magazyn o długości 150 m. i szerokości 50 m, który przy powierzchni używalnej 7 500 m^2 może pomieścić do 26 000 ton cukru. Magazyn ten, wykończony w październiku 1930 r., był wykorzystany już przy eksporcie cukru z kampanji 1930/31. W następnym roku 1931 w przedłużeniu pierwszego magazynu wybudowano dalszy o powierzchni ca 4 850 m^2 i pojemności 17 000 ton oraz trzeci magazyn o powierzchni ca 4 800 m^2 i pojemności do 18 000 ton, tak, że łącznie trzy te magazyny mogą pomieścić do 60 000 ton cukru. W bieżącym roku rozpoczęto budowę czwartego magazynu i to w wolnej strefie portu; rozmiarami przewyższa on znacznie poprzednie magazyny, mianowicie przy długości 200 m. i szerokości 50 m da on powierzchnię używalną 10 000 m^2 i pomieszczenie dla ca 35 000 ton. Magazyn ten będzie wykończony do grudnia 1933 r.

Poza tem wydzierżawiono jeszcze kilka innych magazynów, dzięki czemu cukrownictwo polskie mogło przy swym eksporcie w coraz szerszym zakresie wykorzystywać port gdyński obok portu w Gdańsku, a już zupełnie zaniechać wysyłek przez Szczecin i Hamburg. Ilustrują to następujące cyfry eksportu cukru przez poszczególne porty:

Kampanja	Gdańsk	%	Gdynia	%	Hamburg	%	Szczecin	%
1927/28	109 828	71	—	—	—	—	45 090	29
1928/29	219 116	71	21 476	7	24 485	8	41 640	14
1929/30	278 554	64	82 548	19	77 370	17	—	—
1930/31	155 931	51	103 825	34	46 520	15	—	—
1931/32	111 800	53	98 224	47	—	—	—	—
1932/33 przyp.	9 000	8	107 000	92	—	—	—	—

EKSPORT DREWNA PRZEZ GDYNIĘ.

Gdynia, która nie tak dawno była wyłącznie portem węglowym, przekształca się stopniowo na port ogólno-handlowy: konstatujemy wzrost w porcie różnorodności i wagi towarów masowych i drobnicowych.

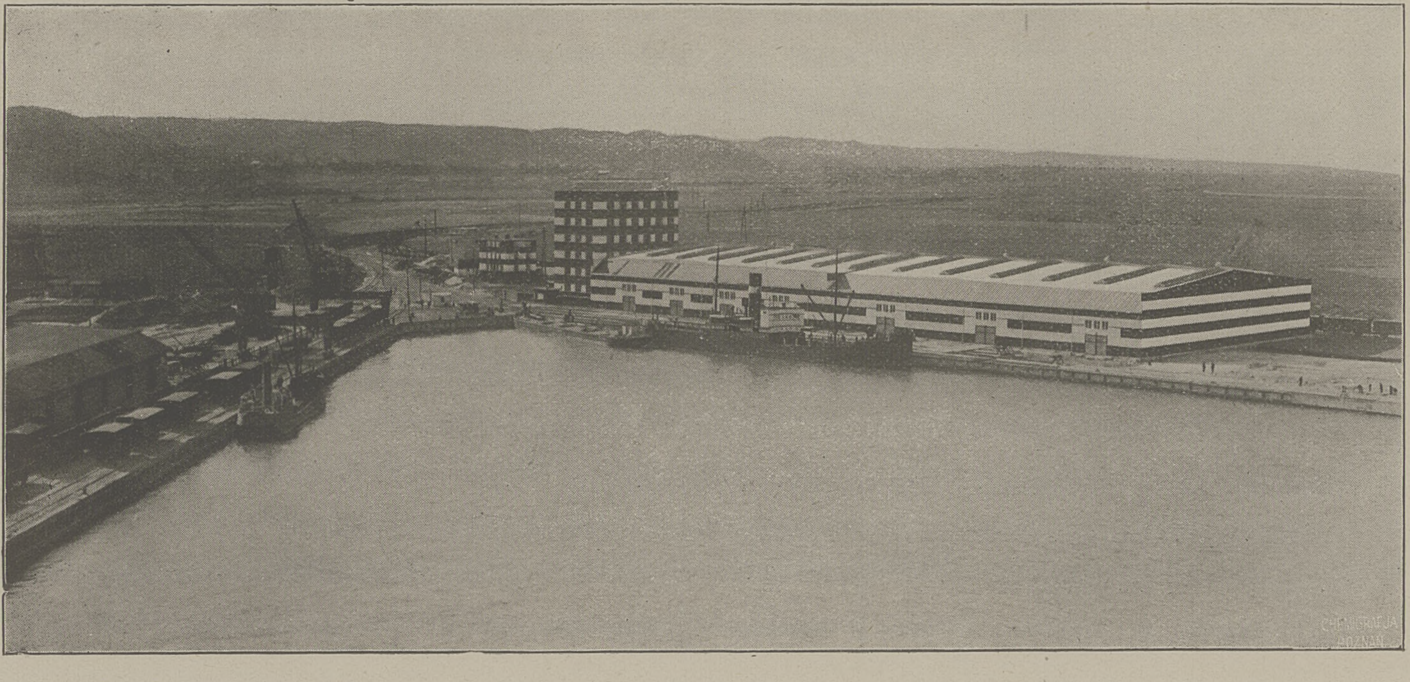
Kryzys gospodarczy zmusił eksporterów do szukania najtańszej drogi wywozu; pod tym względem Gdynia daje nieograniczone możliwości dla naszej ekspansji zamorskiej. Zjawia się nowy objekt w obrocie portu gdyńskiego, a mianowicie eksport drewna. Obok Gdańska, który dotychczas zmonopolizował całkowity wywóz drewna polskiego, wywóz drewna przez Gdynię zaczyna zadawalniająco się rozwijać. Niższe koszta ekspedycyjne i manipulacyjne, oto momenty, które spowodowały skierowanie transportów drewna przez port gdyński, a liczne i częste połączenia z całym szeregiem portów Europy, Ameryki, Afryki i Australji stwarzają duże możliwości dla wywozu. Ale w porównaniu z Gdańskiem brak dotychczas w porcie gdyńskim dużych, należycie urządzonych terenów pod place składowe drewna. Dlatego pierwsza i dotychczas jedyna firma, która zapoczątkowała eksport drewna na szeroką skalę przez port gdyński, musiała urządzić się na wydzierżawionych placach, przeznaczonych zasadniczo dla innych celów. Firma owa, *„Paged"* — Polska Agencja Eksportu Drewna, przeważającą ilość drewna wywozi z lasów państwowych i od czasu swego istnienia wykazuje stale zwiększający się eksport drewna (zarówno co do wagi i różnorodności). Za okres czasu od 1. VI. 32 r. (rozpoczęcia działalności) do 1. IX. 33 r. wyeksportowano 330 310 m^3, w tym za czas od *1. V. 33 r. do 1. IX. 33 r.* 150 889 m^3 drewna. Drewno szło do Anglji, Belgji, Egiptu, Syrji i Palestyny, Afryki Południowej, Szwecji i Norwegji. Lecz owy brak dużych, odpowiednio urządzonych placów, niedostateczność linij kolejowych w porcie odbija się ujemnie na sprawności przeładunkowej, która nie może być zracjonalizowana według najnowszych wymogów praktyki spedycyjnej. Należy dlatego wyrazić życzenie, aby przyszłe tereny pod place drzewne zostały możliwie szybko doprowadzone do stanu użytkowego i stworzono odpowiednie warunki do prowadzenia racjonalnego i na szerszą skalę zakrojonego eksportu drewna. Usprawnienie przeładunku drewna jest dość skomplikowane i wymaga ciągłości w konserwacji. Materjały drzewne, przeznaczone na eksport, dopiero po uprzedniem, ścisłem rozsegregowaniu mogą być załadowane na statki według rodzaju i wymiaru materjału dostosowanego do umów sprzedaży i według kolejności konosamentów. Dla usprawnienia przeładunku okres postoju musi być dostosowany do terminu, niezbędnego władzom kolejowym dla dokonania uprzedniego rozsortowania wagonów, stosownie do wskazówek odbiorcy, z uwzględnieniem poszczególnych nabrzeży i torów kolejowych, oraz wydzielenie zawczasu wagonów, przeznaczonych do bezpośredniego załadunku na statek.

Zapoczątkowany przez Polską Agencję Eksportu Drewna na wydzierżawionych terenach, a przeznaczonych zasadniczo do innych celów, eksport drewna rozwija się zadawalniająco. I w tym wypadku tradycja portu gdyńskiego została zachowana, albowiem wywóz drewna rozpoczął się jeszcze w trakcie budowy przyszłego terenu pod place drzewne.

ŁUSZCZARNIA RYŻU.

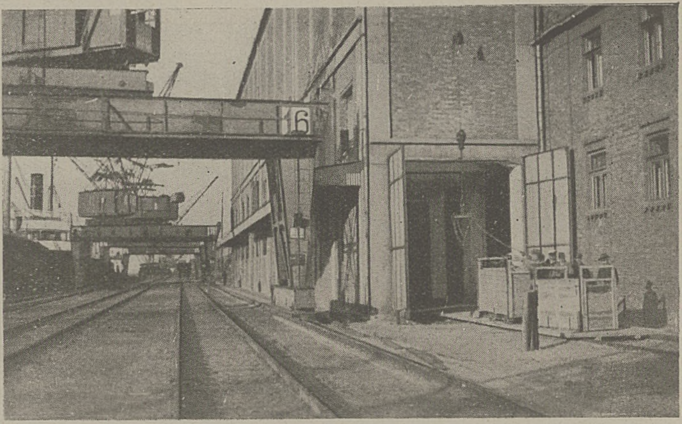
Łuszczarnia ryżu w Gdyni należy do największych przedsiębiorstw tego typu w Europie. Ryż surowy przychodzi w ładunkach całookrętowych wprost z Indji (Rangoon). Po bezpośrednim przeładnuku ze statku do własnych magazynów, ryż surowy przechodzi przez wszystkie maszyny i wpada w postaci przerobionego produktu wprost do worków. Dzięki najnowszym urządzeniom maszynowym, praca jest całkowicie zmechanizowana i powyżej opisany proces odbywa się bez współdziałania ręki ludzkiej. Łuszczarnia Ryżu zaspakaja teraz już nietylko zapotrzebowanie krajowe, ale przeszło połowę produkcji kieruje na eksport do Czechosłowacji, Austrji, Włoch, Węgier, Turcji i Niemiec, do krajów skandynawskich i do Anglji.

Łuszczarnia Ryżu jest więc nadzwyczaj czynną placówką obrotu uszlachetniającego, nietylko przez wprowadzanie przetworów polskich zagranicą, ale i przez wysiłki w kierunku wyrównania wartości importu ryżu surowego z wartością reeksportu przetworów ryżowych.



IMPORT OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.





Port Gdyński. Zielone banany po wyładowaniu ze statku zostają umieszczone w dojrzewalni. (Polski Przemysł Owocowy „Bananas")



Polski Przemysł Owocowy Bananas". Dojrzewalnia posiada sześć komór, każda o pojemności 10—12 ton co umożliwia jednoczesne dojrzewanie około 75 ton bananów. Specjalne urządzenia umożliwiają kontrolowanie samego procesu dojrzewania t. j regulowanie szybkości i przedłużenie lub skrócenie procesu dojrzewania

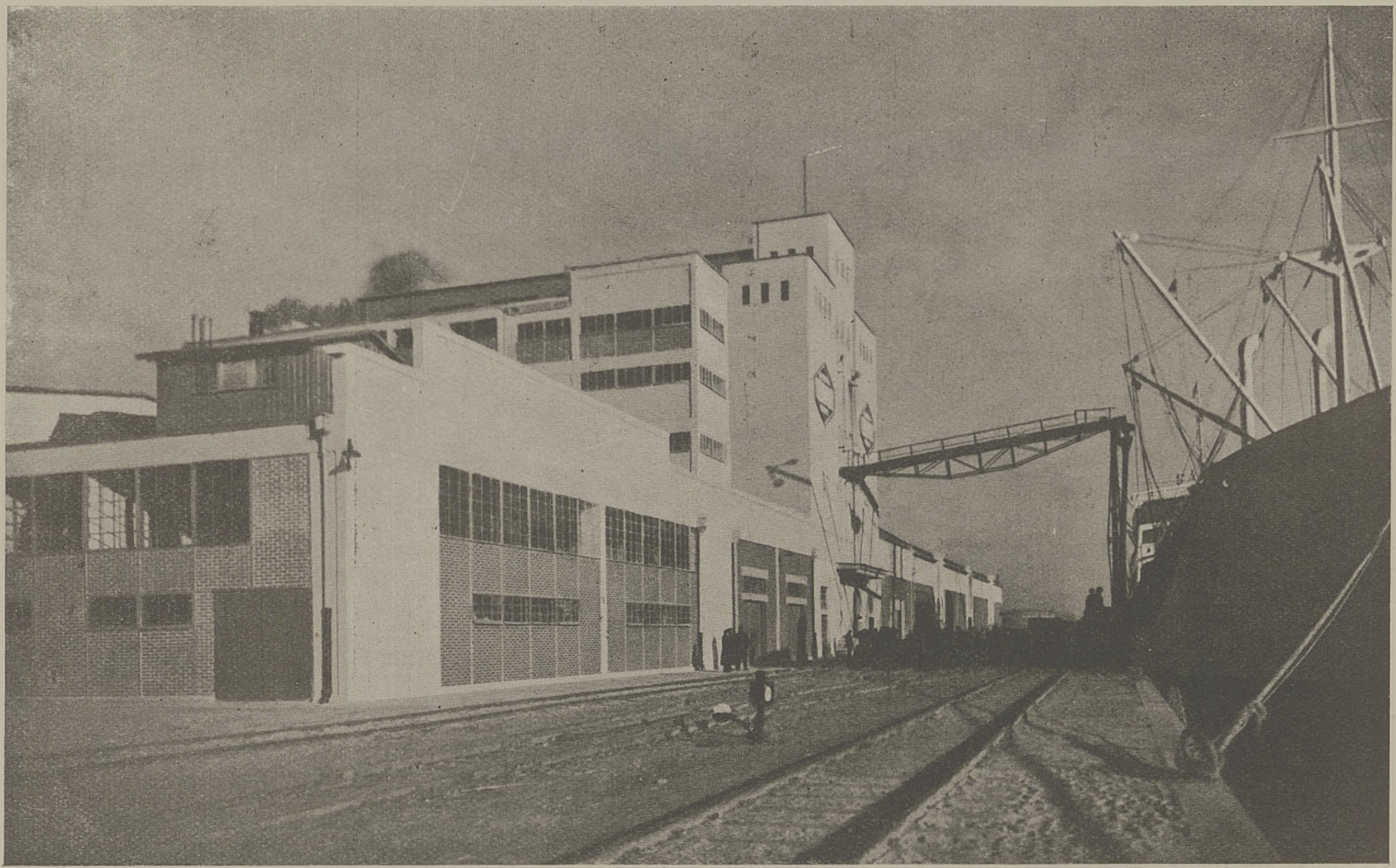
PRZEMYSŁ OLEJARSKI W GDYNI.

Z pośród nielicznych zakładów przemysłowych w porcie gdyńskim na pierwszy plan wysuwa się coraz bardziej zakład olejarski pod firmą: Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „UNION" S. A. Gdynia. Rozbudowany w roku ubiegłym podług najlepszych wzorów zagranicznych przy pomocy kapitałów angielskich i holenderskich, zakład ma za zadanie przerób nasion oleistych pochodzenia krajowego i egzotycznego na oleje, używane głównie do celów technicznych, a przedewszystkiem do fabrykacji mydła. Jak wiadomo, oleje te były do niedawna sprowadzane z zagranicy a przedewszystkiem z Niemiec i stanowiły dość poważną pozycję ujemną w naszym bilansie handlowym. Obecnie import ten może być zastąpiony przez produkcję zakładu w Gdyni, którego zdolność przetwórcza jest tak znaczna, że w sprzyjających warunkach może zaspokoić całkowite prawie zapotrzebowanie rynku wewnętrznego.

Zakład przerabia z nasion krajowych: siemię lniane i rzepak, a z nasion egzotycznych: ziarna palmowe, koprę, nasiona sezamowe, orzeszki ziemne i siemię lniane La Plata, sprowadzając w miarę możności większe transporty morzem wprost z Indji, Afryki i Ameryki Południowej, lub też korzystając z przeładunku w Rotterdamie na statki Żeglugi Polskiej. W ten sposób zakład przyczynia się do powiększenia obrotu towarowego portu gdyńskiego i jednocześnie do rozwoju polskiej floty handlowej.

Podczas gdy oleje mają zbyt w kraju, makuchy eksportowane są w bardzo znacznych ilościach do Danji, Finlandji i Niemiec, a ostatnio coraz częściej do Holandji i Belgji, wpływając na korzystne ukształtowanie się bilansu handlowego.

Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „UNION" S. A. w Gdyni o kapitale zakł. 7 milj. złotych są przedsiębiorstwem, opartem na zdrowych zasadach gospodarczych i mają wszelkie dane do odegrania ważnej roli w rozbudowie przemysłu olejarskiego w Polsce i portu gdyńskiego w szczególności.



Gdynia-Port. Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „UNION" S. A.

BROWAR KUNTERSZTYN SP. AKC. W GRUDZIĄDZU.

Przedsiębiorstwo istnieje od roku 1876, a jako spółka akcyjna od r. 1897. Kapitał akcyjny wynosi obecnie zł 1.400.000,—; akcje opiewają na okaziciela.

W latach 1923 do 1930 browar został kompletnie zmodernizowany i należy dziś do najlepiej urządzonych w Polsce Zachodniej.

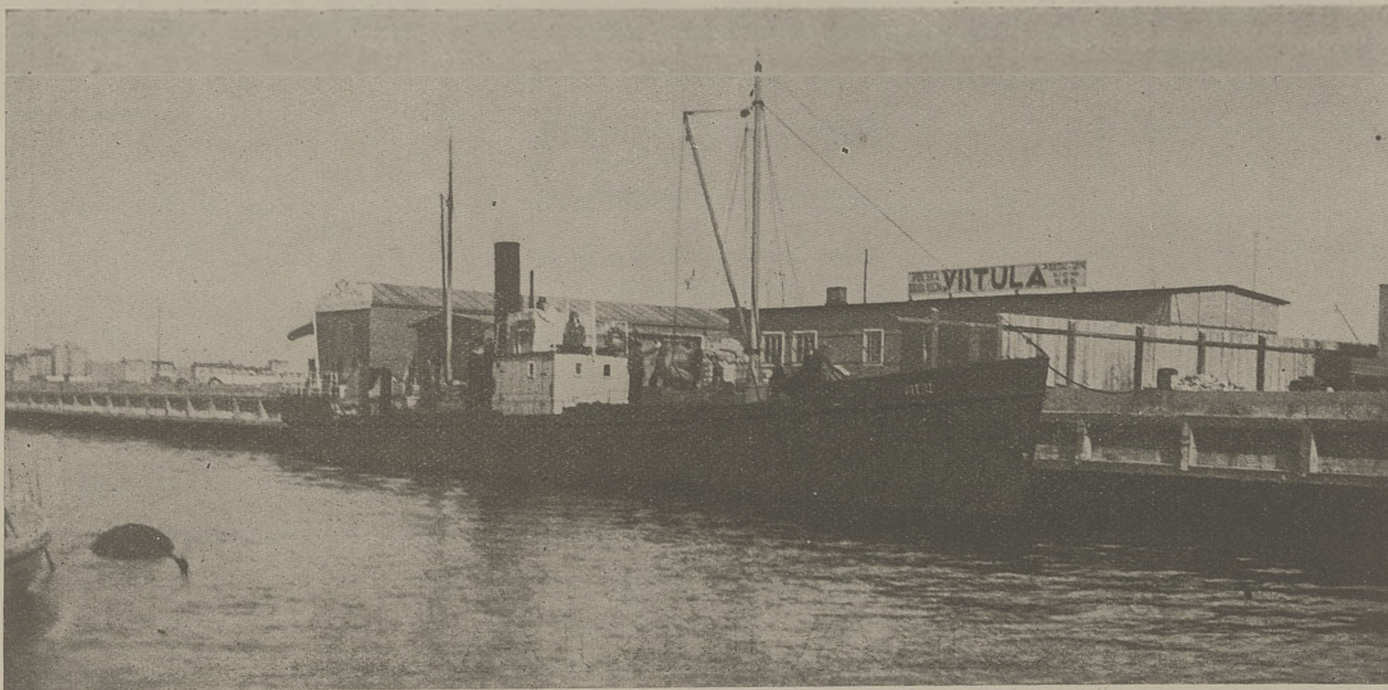
Przedsiębiorstwo chociaż oparte w znacznej mierze na kapitale gdańskim, posiada radę nadzorczą, składającą się tylko z wybitnych przedstawicieli pomorskiego polskiego społeczeństwa, stoi pod zarządem czysto polskim i zatrudnia wyłącznie Polaków.

Obszarem zbytu jest całe Pomorze oraz północne części województw poznańskiego i warszawskiego.

W latach przedkryzysowych nabyto z rąk niemieckich kilka, już od dłuższego czasu unieruchomionych, małych i niezdolnych do życia browarów, jak w Świeciu, Nowem i Tczewie, gdzie obecnie mieszczą się filje względnie zastępstwa, dające pracę dość licznej rzeszy polskich robotników.

Przedstawicielem browaru na Gdynię jest p. Gleske w Wejherowie.

ŻEGLUGA RZECZNA.

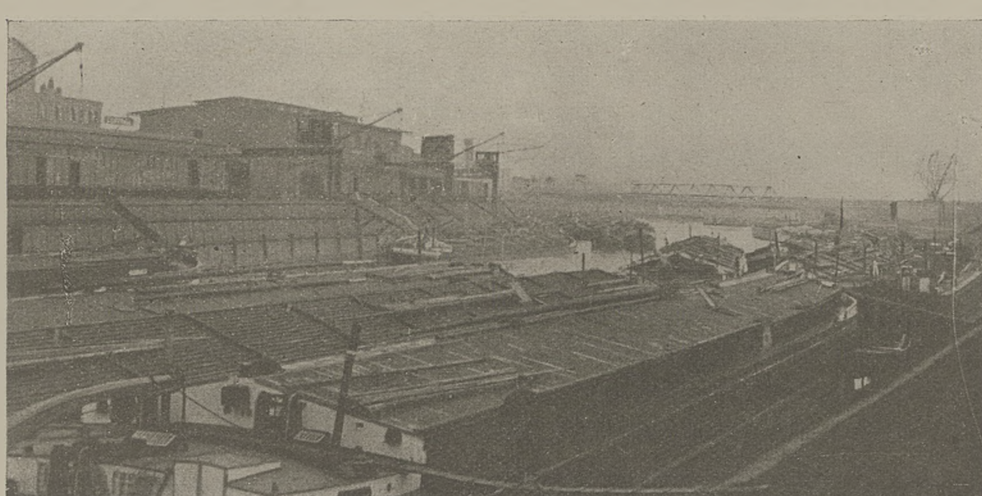


Port Gdyński. Statek „VISTULA“ Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistula“ wyładowuje drobnicę do składów firmy w porcie rybackim.



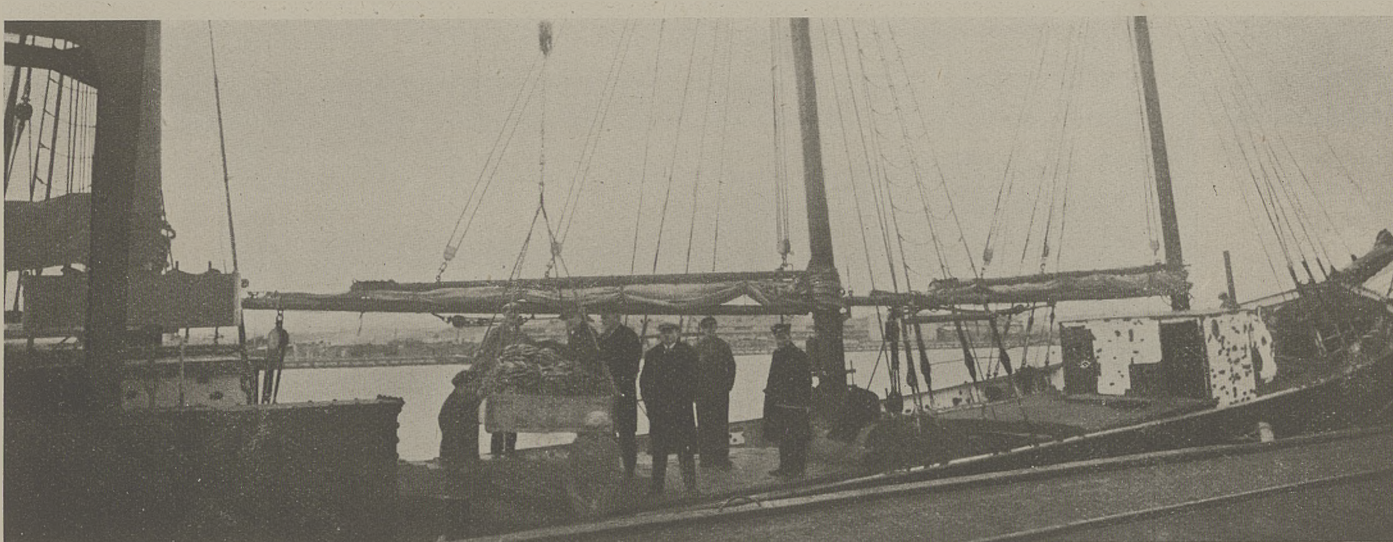


Port rzeczny w Toruniu. Transporty rzeczne Polskiej Żeglugi Rzecznej „Vistuli“.



Port rzeczny w Poznaniu. Transporty rzeczne firmy C. Hartwig S. A.

IMPORT BANANÓW PRZEZ PORT GDYŃSKI.



Polskie Towarzystwo dla Handlu bananami „Banan" wyładowuje banany do swej dojrzewalni.

Balanse sheet as at 31st December 1932

LIABILITIES

	Danzig Gulden	Danzig Gulden
Capital		G 5.000.000,—
Reserve Account I		G 66 805,11
Reserve Account II		G 250 000,—
Creditors:		
up to 7 days' notice of withdrawal	G 2 689.687,30	
at 3 months' " " "	G 1.282.187,27	
above 3 months' " " "	G 1.497.518.—	G 5.469.392,57
Banks „Loro"		G 888.477,21
Rediscounted Bills		G 764 466,96
Rembourse- and Acceptances		G 2.134.101,02
Items im transit incl. Forward Contract Transactions		G 1.113.770,11
Profit:		
Balance brought forward from 1931	G 13.976.77	
Net profit	G 220.779,70	G 234.756,47
Liabilities of Customers and Banks for:		
Guarantees . . . G 91.671,60		
Accreditives . . . G 10.253,84		
G 101.925,84		
		G 15.921.769,45

ASSETS

	Danzig Gulden	Danzig Gulden
Cash in Hand and with local Clearing Banks	G 1 653.350,92	
Balances with Foreign Correspondents available at call	G 2.224.794,03	G 3.878.144 95
Foreign Government Securities at or belov ruling market price		G 536 30[illegible] 08
Bills discounted		G 2.241.460 14
Bills protested		G 58.136,91
Advances:		
a) against Merchandise and otherwise secured	G 7,318 568,61	
b) Unsecured	G 161.125 38	G 7.479.693,99
Items in transit incl. Forward Contract Transactions		G 981.965,08
Freehold Premises	G 762.749,30	
Less 2% Depreciation	G 166 85,—	G 746 064 30
Furniture and Fittings		G 1,—
Guarantees . . . G 91.671,60		
Accreditives . . . G 10 253,84		
G 101.925,44		
		G 15 921.769,45

Profit and Loss Account as at 31st December 1932

EXPENDITURE

		Danzig Gulden
General expenses		G 402.871.77
Taxes		G 138.517,40
Losses written off Debtors A/cs	G 230.044,—	
Premises Depreciation	G 16.685,—	G 246 729,—
Net profit		G 234.756,47
		G 1.022.874,64

RECEIPTS

	Danzig Gulden
Balance brought forward from 1931	G 13 976,77
Interest on Bills, Credits, etc.	G 735 630,46
Commission and other Receipts	G 273.267,41
	G 1.022.874,64

Danzig, 11 th February 1933

The British and Polish Trade Bank A.-G.

The Board of Directors:
Dr. Roman Górecki, Chairman.

Management:
Wacław Konderski Philip F. Rann
Joint Managers

Aleksander Kowalski
Assistant Manager

IMPORT OWOCÓW POŁUDNIOWYCH PRZEZ PORT GDYŃSKI



Zakłady przeróbcze f-my J. Fetter S. A.


Tysiąckrotnie doświadczone
D-ra Oetkera
proszek budyniowy
o smaku
RUMOWYM
OETKERA
Doktora Oetkera
proszek do pieczenia
Backin
Nazwa prawem zastrzeżona
Dr. Oetkera
proszek budyniowy
waniljowy
smak
służy do przyrządzenia
pożywnego budyniu
Zawartość 45 gr.


4001
Tylko
Pelikan
Atrament

CZCIONKAMI DRUKARNI S. A. „OSTOJA" W POZNANIU

ANKERLAGER

SP. AKC., GDAŃSK
LTD. AT DANZIG

Skrót telegr.: Ankerlager



Telegrams: Ankerlager

Spedycja i magazynowanie ładunków masowych. Przeładunek węgla. Obsługa autami ciężarowemi. Spichlerz zbożowy z elewatorem powietrzossącym. Dwa elektryczne dźwigi.

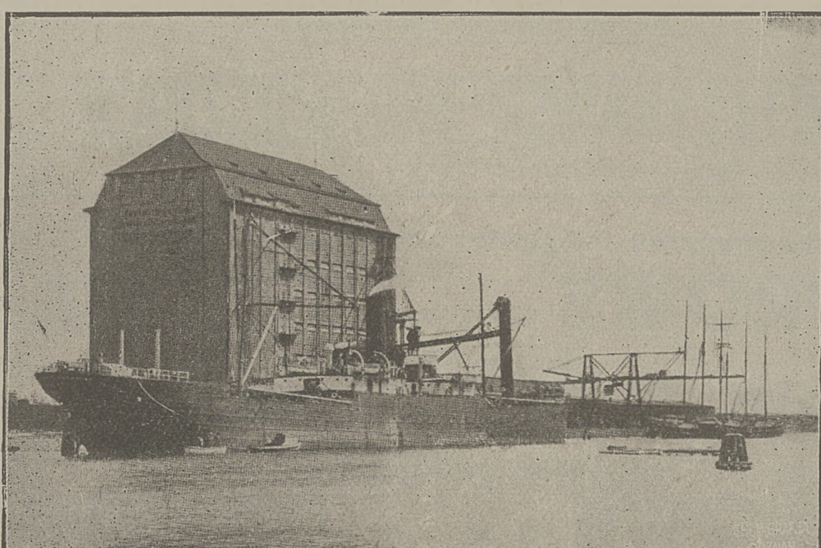
Własne magazyny w Gdańsku i Neufahrwasser o pojemności 25 000 ton.

Forwarding and warehousing of massgoods. Turn-over of coal. Managing by load automobils. Corn-loftelevator with pneumatical suckiing work. Two electric cranes.

Own warehouses for 25 000 tons of goods.

DANZIGER SPEDITIONS-GESELLSCHAFT m. b. H., DANZIG

ADRES TELEGR.: LAGEREI



Własna przystań z silosowym spichrzem zbożowym, szopami składowemi i urządzeniami dźwigowemi w Gdańsku-Holm, 10 elewatorowych spichrzów w Gdańsku-mieście. Przeładunek zboża i wszelkich ładunków masowych luzem i w workach; oczyszczanie nasion i seradeli.

Biura główne: Gdańsk, Hopfengasse nr. 27/28
Centr. telefon. Nr. 259-51

Capacity 35 000 t grain in bulk 14 silo and corn-lofts. Forwarding and warehousing of all kind of goods, lowest rates.

Chief office: Danzig, Hopfengasse 27/28
Phone: 259-51

S. Anker, Gdańsk

Eksport zbóż kłosowych i strączkowych oraz nasion

Wieler & Hardtmann

Spółka Akcyjna — Co. Ltd.

Danzig-Neufahrwasser, ul. Weichselstr. 1

Tel. Centrala: 35141 Skrót telegraf.: Warrant — **Tel. Central: 35141** Telegrams: Warrant



Spedycja ładunków masowych

Własne śpichrze zbożowe dla przewozu, wywozu i magazynowania o pojemności 20.000 ton

Własny śpichrz nadbrzeżny dla magazynowania cukru o pojemności 28.000 ton (Russenhof)

Forwarding of massgoods

Own corn-lofts for import, export and warehousing holding 20.000 tons.

Own Quay-Warehousing for sugar holding 28.000 tons (Russenhof)

Towarzystwo Ekspedycyjne i Agentura Morska

FERDYNAND PROWE Sp. z o. o. GDYNIA

ADRES TELEGRAFICZNY: PROWE / NUMER TELEFONU 1878

Ekspedycja - Ładowanie - Bunkrowanie - Makler okrętowy. Linje okrętowe do portów: Antwerpja, Bremen, Flensburg, Hamburg, Kiel, Libawa, Rotterdam, Stettin.

Forwarding Agents - Stevedoring & Coaling Shipbrokers. Service between Gdynia and Antwerp, Bremen, Flensburg, Hamburg, Kiel, Libau, Rotterdamm, Stettin.

FERDINAND PROWE G. m. b. H. DANZIG

TELEGRAMM-ADRESSE: PROWE / TELEPHON-NUMMER 28051

Makler okrętowy. Linje okrętowe do portów: Antwerpja, Flensburg, Hamburg, Kiel, Libawa, Stettin.

Ekspedycja. Składy towarowe w Gdańsku-mieście, Kaiserhafen, Neufahrwasser i Schellmühl, wszystkie z bocznicą kolejową i połączeniem wodnem.

Elewatory zbożowe w Kaiserhafen i Neufahrwasser, oba z bocznicą kolejową. / Sortownia zboża.

Ekspedycja drewna. Składy drewna w Kaiserhafen o powierzchni 75000 m kw.

Bunkrowanie i ładowanie.

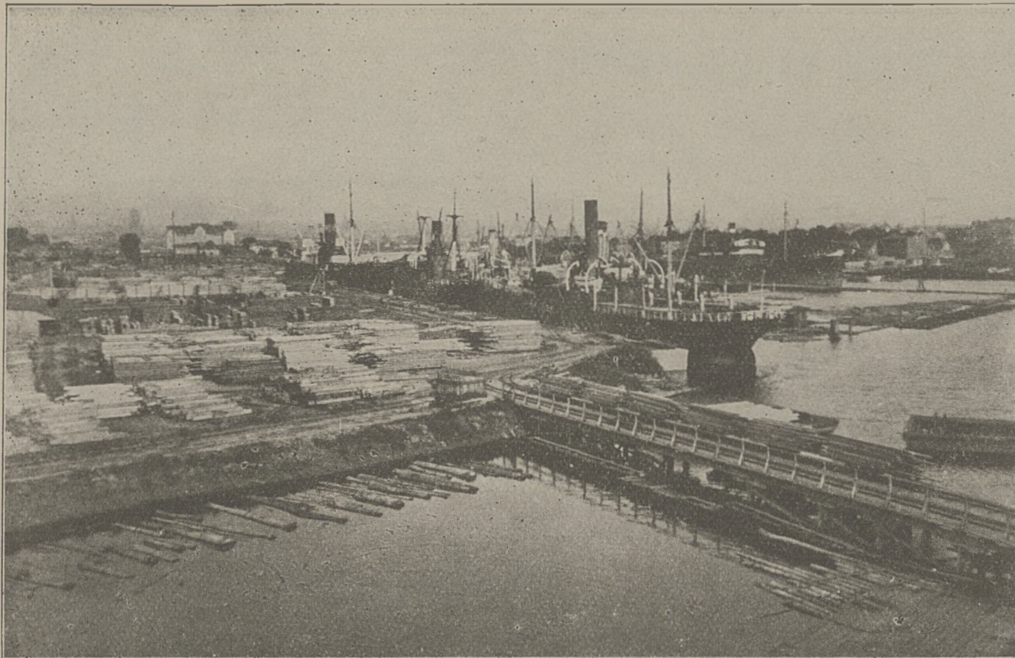
Shipbrokers. Service between Danzig and Antwerp, Flensburg, Hamburg, Kiel, Libau, Stettin.

Forwarding. Storage at Danzig-Town, Kaiserhafen, Neufahrwasser and Schellmühl all connected with Rail Road and Water Stations.

Grain Storage at Kaiserhafen and Neufahrwasser both situated at highest quays, connected by rail. / Grain cleaning and sorting installations.

Timber-Shipping. Timber yards at Kaiserhafen of 75000 m².

Coaling and Stevedoring.



Bergford Danzig

Holz- Speditions- und Lager - Gesellschaft m. b. H.

Fernspr. Sammelnummer: 22851
Postfach Nr. 29
Telegramme: Bergford Danzig

3 Landlagerplätze an günstiger Hafenstelle

Umfangreiche Wasserläger

Luftige, trockene Schuppen zur Lagerung hochwertiger Hölzer

Lademöglichkeit für gleichzeitig 10 Seedampfer

Auskünfte über Eisenbahn und See-Frachte sowie Versicherungen

Gröste Umschlagsanlage Danzigs für Hölzer aller Art

Obszernie zaopatrzone we wszelkie nowoczesne urządzenia składy w samym porcie.
Własne bocznice kolejowe.
300 000 m² dla ekspedycji drzewa

REINHOLD BRAMBACH

Biuro główne: **Gdańsk-Brösen**
Telefon 35376
Rok założenia 1886

Eksport polskiego drewna tartego
do wszystkich krajów.

Własne tartaki i składy w Polsce:
Czarnawoda - Gutowiec - Augustów.

Hauptbüro: **Danzig-Brösen**
Fernruf 35376
Gegründet 1886

Export von Schnittholz polnischer Herkunft
nach allen Ländern.

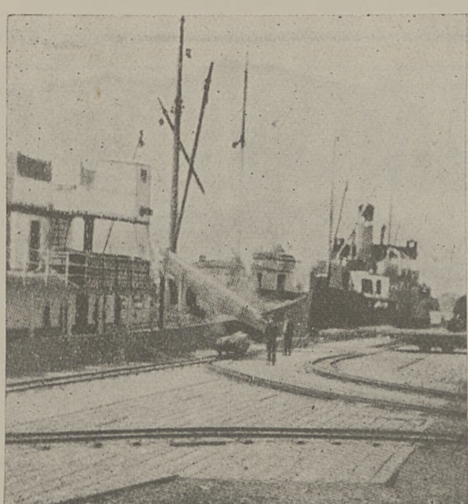
Eigene Sägewerke und Lager in
Czarnawoda, Gutowiec, Augustów in Polen

Syndikat der Holzindustriellen Danzig-Pommerellen G. m. b. H. & Co.

Telefon: **231-85 231-86**
Rok założenia 1919

Danzig-Kaiserhafen

Adres Telegr.: **Holzsyndikat, Danzig**
Gegründet im Jahre 1919



Ekspedycja i ładowanie drzewa wszelkiego rodzaju. Własne, obszerne, zaopatrzone we wszelkie nowoczesne urządzenia składy w Kaiserhafen Własne bocznice kolejowe. 200 tysięcy mkw placu dla ekspedycji drzewa. 20000 mkw. składów dla magazynowania drzewa.

Stały transport drzewa do Anglji, Francji, Holandji, Belgji i Niemiec.



Przewodnik dla turystów - Hinweise für Touristen

Grand Hotel „REICHSHOF"

GDAŃSK

vis a vis dworca

poleca pokoje z bieżącą zimną i ciepłą wodą — telefony w pokojach

„ADRIA" Kawiarnia – Dancing

GDYNIA

PLAC KASZUBSKI - TELEF. 1471

Najwytworniejszy lokal dancingowy
z artystycznym programem
i pierwszorzędną orkiestrą

W niedziele i święta Five-o-clock Tea od 5–8,30

RESTAURACJA „ADRIA"

Kuchnia warszawska, znakomite śniadania, obiady i kolacje

Co 15 dni zmiana programu — Coctail Bar

WINIARNIA

Restauracja



Braci E. i F. SEYDEL i S-ka

Sp. z ogr. odp.

GDYNIA

Ul. Świętojańska - Tel. 10-65

DANZIGER HOF



Pierwszorzędny hotel
dobrze zaprowadzony
w Gdańsku

Restauracja

znakomita kuchnia
wyborowe wina i piwa



HOTEL CENTRALNY

GDYNIA

Pokoje
z centralnem ogrzewaniem i ciepłą wodą

Pierwszorzędna restauracja, znakomita kuchnia

MARTIN LAUTENBACHER

vorm. Carl Bodenburg

Stadtküche - Weinstuben - Weinhandlung

Jopengasse 3 **Danzig** Telefon 64

W. Bodenburg u. Speisewagen

Inhaber **LOUIS ERNST**

DANZIG

LANGGASSE 41, GEGENÜBER DEM RATHAUS

Das erstklassige Bier- u. Weinrestaurant

English spoken, obsługa polska, on parle francais

Redakcja i Administracja: Gdynia, wila Łaguna — Gdańsk, Breitgasse 6
Konto czekowe: Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni, Bank Kwilecki Potocki i S-ka w Gdańsku

REDAKTOR i ZA WYDAWNICTWO: TADEUSZ ŁADA-BIEŃKOWSKI